



ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

Εγκληματολογικές και Ποινικές προσεγγίσεις της διαφθοράς, του οικονομικού και του οργανωμένου εγκλήματος.

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Κοινωνική τιμωρητικότητα και ποινική ατιμωρησία σε εγκλήματα των ισχυρών: διεθνής συγκριτική ανάλυση περιπτώσεων σιδηροδρομικών δυστυχημάτων.

ΡΟΚΟΜΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ

Α΄ επιβλέπων ΑΛΟΣΚΟΦΗΣ ΟΥΙΛΛΙΑΜ

Β΄ επιβλέπων ΚΟΥΛΟΥΡΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

Αθήνα Απρίλιος, 2026

Η παρούσα εργασία αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία του/της φοιτητή/φοιτήτριας («συγγραφέας/δημιουργός») που την εκπόνησε. Στο πλαίσιο της πολιτικής ανοικτής πρόσβασης ο συγγραφέας/δημιουργός εκχωρεί στο ΕΑΠ, μη αποκλειστική άδεια χρήσης του δικαιώματος αναπαραγωγής, προσαρμογής, δημόσιου δανεισμού, παρουσίασης στο κοινό και ψηφιακής διάχυσης τους διεθνώς, σε ηλεκτρονική μορφή και σε οποιοδήποτε μέσο, για διδακτικούς και ερευνητικούς σκοπούς, άνευ ανταλλάγματος και για όλο το χρόνο διάρκειας των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Η ανοικτή πρόσβαση στο πλήρες κείμενο για μελέτη και ανάγνωση δεν σημαίνει καθ' οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας του συγγραφέα/δημιουργού ούτε επιτρέπει την αναπαραγωγή, αναδημοσίευση, αντιγραφή, αποθήκευση, πώληση, εμπορική χρήση, μετάδοση, διανομή, έκδοση, εκτέλεση, «μεταφόρτωση» (downloading), «ανάρτηση» (uploading), μετάφραση, τροποποίηση με οποιονδήποτε τρόπο, τμηματικά ή περιληπτικά της εργασίας, χωρίς τη ρητή προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του συγγραφέα/δημιουργού. Ο συγγραφέας/δημιουργός διατηρεί το σύνολο των ηθικών και περιουσιακών του δικαιωμάτων.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει τη σχέση μεταξύ κοινωνικής τιμωρητικότητας, ποινικής ατιμωρησίας και εγκλημάτων των ισχυρών μέσα από τη μελέτη σιδηροδρομικών δυστυχημάτων. Βασικός σκοπός της έρευνας είναι να διερευνήσει κατά πόσο τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα μπορούν να ερμηνευθούν ως εγκλήματα των ισχυρών και να αναλύσει τον τρόπο με τον οποίο εκδηλώνονται σε αυτά οι μηχανισμοί κοινωνικής αντίδρασης και ποινικής λογοδοσίας.

Το θεωρητικό πλαίσιο της εργασίας βασίζεται στις έννοιες της κοινωνικής τιμωρητικότητας, της ποινικής ατιμωρησίας και των εγκλημάτων των ισχυρών, όπως αυτές έχουν αναπτυχθεί από τη σύγχρονη εγκληματολογική θεωρία και ιδιαίτερα από την κριτική εγκληματολογία. Παράλληλα, αξιοποιούνται θεωρητικές προσεγγίσεις που αφορούν την κοινωνική κατασκευή του εγκλήματος, τη λειτουργία της ποινής ως μηχανισμού κοινωνικού ελέγχου, καθώς και τη σχέση εξουσίας και ποινικής δικαιοσύνης.

Η έρευνα ακολουθεί ποιοτική μεθοδολογική προσέγγιση και βασίζεται στη συγκριτική μελέτη πέντε περιπτώσεων σιδηροδρομικών δυστυχημάτων: των Τεμπών στην Ελλάδα (2023), του Amagasaki στην Ιαπωνία (2005), του Potters Bar στο Ηνωμένο Βασίλειο (2002), του Santiago de Compostela στην Ισπανία (2013) και του Pioltello στην Ιταλία (2018). Η ανάλυση στηρίζεται σε επίσημα πορίσματα, δικαστικά έγγραφα, επιστημονική βιβλιογραφία και δημόσια διαθέσιμες πηγές.

Τα ευρήματα της έρευνας δείχνουν ότι τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα δεν μπορούν να ερμηνευθούν αποκλειστικά ως αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους, αλλά συνδέονται συχνά με οργανωτικές αποτυχίες, θεσμικές αδυναμίες και πολιτικές επιλογές που αυξάνουν τον κίνδυνο πρόκλησης κοινωνικής βλάβης. Παράλληλα, διαπιστώνεται ότι η κοινωνική απαίτηση για απόδοση δικαιοσύνης συνυπάρχει με σημαντικές δυσκολίες στην απόδοση ποινικών ευθυνών σε οργανωτικούς και θεσμικούς φορείς.

Η εργασία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα αποτελούν κατάλληλο πεδίο μελέτης των εγκλημάτων των ισχυρών, καθώς αναδεικνύουν τις αντιφάσεις μεταξύ κοινωνικής τιμωρητικότητας και ποινικής ατιμωρησίας. Παράλληλα, επισημαίνεται η ανάγκη ενίσχυσης των μηχανισμών λογοδοσίας, της οργανωτικής ασφάλειας και της θεσμικής διαφάνειας, προκειμένου να περιοριστούν μορφές κοινωνικής βλάβης που συνδέονται με την άσκηση εξουσίας.

Λέξεις-κλειδιά: κοινωνική τιμωρητικότητα, ποινική ατιμωρησία, εγκλήματα των ισχυρών, κοινωνική βλάβη, σιδηροδρομικά δυστυχήματα, οργανωτική ευθύνη.

ABSTRACT

This dissertation examines the relationship between social punitiveness, criminal impunity and crimes of the powerful through the study of railway accidents. The main objective of the research is to investigate the extent to which railway accidents can be interpreted as crimes of the powerful and to analyse the ways in which social reactions and mechanisms of criminal accountability are manifested in such cases.

The theoretical framework is based on the concepts of social punitiveness, criminal impunity and crimes of the powerful as developed within contemporary criminological theory, particularly critical criminology. In addition, the study draws upon theories concerning the social construction of crime, punishment as a mechanism of social control and the relationship between power and criminal justice.

The research adopts a qualitative methodology and is based on a comparative case study design. Five major railway accidents are examined: Tempi in Greece (2023), Amagasaki in Japan (2005), Potters Bar in the United Kingdom (2002), Santiago de Compostela in Spain (2013) and Pioltello in Italy (2018). The analysis relies on official investigation reports, judicial documents, academic literature and publicly available sources.

The findings indicate that railway accidents cannot be explained solely by human error. Instead, they are frequently associated with organisational failures, institutional weaknesses and political decisions that contribute to the production of social harm. The study also demonstrates that strong social demands for justice often coexist with significant difficulties in attributing criminal responsibility to organisations and institutions.

The dissertation concludes that railway accidents constitute a valuable field for studying crimes of the powerful, as they reveal important tensions between social punitiveness and criminal impunity. Furthermore, the findings highlight the need for stronger accountability mechanisms, improved safety cultures and greater institutional transparency in order to prevent forms of social harm associated with the exercise of power.

Keywords: social punitiveness, criminal impunity, crimes of the powerful, social harm, railway accidents, organisational responsibility.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Εισαγωγή

2. Θεωρητικό Πλαίσιο

2.1 Η έννοια της κοινωνικής τιμωρητικότητας

2.2 Η ποινική ατιμωρησία

2.3 Εγκλήματα των ισχυρών

2.4 Θεωρητικές προσεγγίσεις

3. Σιδηροδρομικά Δυστυχήματα ως Πεδίο Μελέτης

3.1 Εισαγωγή

3.2 Από το “ανθρώπινο λάθος” στη συστημική αποτυχία

3.3 Οργανωτική κουλτούρα και κανονικοποίηση της απόκλισης

3.4 Ο ρόλος των ρυθμιστικών μηχανισμών και των θεσμών

3.5 Οικονομικές και πολιτικές διαστάσεις της ασφάλειας

3.6 Μετάβαση στην ανάλυση των εγκλημάτων των ισχυρών

3.7 Σιδηροδρομικά δυστυχήματα ως εγκλήματα των ισχυρών

3.8 Συμπερασματικές παρατηρήσεις

4. Μεθοδολογία

4.1 Εισαγωγή στη μεθοδολογική προσέγγιση

4.2 Ερευνητικός σχεδιασμός, ερωτήματα και στόχοι της έρευνας

4.3 Επιλογή των μελετών περίπτωσης και κριτήρια ένταξης

4.4 Πηγές δεδομένων και διαδικασία συλλογής υλικού

4.5 Μέθοδος ανάλυσης των δεδομένων

4.6 Εγκυρότητα, αξιοπιστία και αναστοχαστικότητα

4.7 Περιορισμοί της έρευνας και δεοντολογικές επισημάνσεις

5. Μελέτες Περίπτωσης: Σιδηροδρομικά Δυστυχήματα και Εγκλήματα των ισχυρών

5.1 Εισαγωγή

5.2 Τέμπη (Ελλάδα, 2023)

5.3 Amagasaki (Ιαπωνία, 2005)

5.4 Potters Bar (Ηνωμένο Βασίλειο, 2002)

5.5 Santiago de Compostela (Ισπανία, 2013)

5.6 Pioltello (Ιταλία, 2018)

6. Συγκριτική Ανάλυση

6.1 Σιδηροδρομικά δυστυχήματα και εγκλήματα των ισχυρών: θεωρητική σύνθεση

6.2 Κοινωνική τιμωρητικότητα και ποινική ατιμωρησία: μια αντιφατική σχέση

6.3 Τελική ερμηνεία και συμβολή της έρευνας

7. Συμπεράσματα-Προτάσεις

Βιβλιογραφία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η εγκληματικότητα αποτελεί ένα από τα πλέον σύνθετα κοινωνικά φαινόμενα, καθώς συνδέεται άμεσα με τις δομές εξουσίας, τις κοινωνικές ανισότητες, τους θεσμούς κοινωνικού ελέγχου και τις διαδικασίες απονομής δικαιοσύνης. Η παραδοσιακή αντίληψη περί εγκλήματος επικεντρώνεται συνήθως σε πράξεις που διαπράττονται από άτομα ή ομάδες χαμηλότερης κοινωνικής θέσης και οι οποίες προκαλούν άμεση και ορατή κοινωνική βλάβη. Ωστόσο, η σύγχρονη εγκληματολογική θεωρία έχει αναδείξει ότι σημαντικές μορφές κοινωνικής βλάβης παράγονται και από άτομα, οργανισμούς ή θεσμούς που κατέχουν πολιτική, οικονομική ή διοικητική εξουσία. Οι μορφές αυτές εγκληματικότητας, οι οποίες συχνά παραμένουν αόρατες ή αντιμετωπίζονται με διαφορετικό τρόπο από το ποινικό σύστημα, αποτελούν το αντικείμενο μελέτης της θεωρίας των εγκλημάτων των ισχυρών.

Η συζήτηση γύρω από τα εγκλήματα των ισχυρών κατέχει κεντρική θέση στη σύγχρονη κριτική εγκληματολογία. Από τη συμβολή του Edwin Sutherland και τη διατύπωση της έννοιας του white-collar crime έως τις νεότερες προσεγγίσεις περί crimes of the powerful, η επιστημονική έρευνα έχει καταδείξει ότι η εγκληματικότητα δεν αποτελεί αποκλειστικό χαρακτηριστικό των κοινωνικά αδύναμων ομάδων. Αντίθετα, πολλές από τις σοβαρότερες μορφές κοινωνικής βλάβης συνδέονται με τη δράση κρατικών φορέων, μεγάλων επιχειρήσεων, οργανισμών ή πολιτικών ελίτ. Οι περιπτώσεις αυτές συχνά χαρακτηρίζονται από χαμηλή ορατότητα, πολύπλοκες μορφές ευθύνης και σημαντικά επίπεδα ποινικής ατιμωρησίας. Παράλληλα, η μελέτη της κοινωνικής αντίδρασης απέναντι στο έγκλημα έχει αναδείξει τη σημασία της κοινωνικής τιμωρητικότητας ως βασικής διάστασης της λειτουργίας των σύγχρονων ποινικών συστημάτων. Η κοινωνική τιμωρητικότητα δεν αναφέρεται μόνο στην επιβολή αυστηρότερων ποινών, αλλά εκφράζει ένα ευρύτερο κοινωνικό και πολιτικό αίτημα για αυστηρό έλεγχο, παραδειγματική τιμωρία και ενίσχυση των μηχανισμών κοινωνικής ασφάλειας. Η ένταση της κοινωνικής τιμωρητικότητας επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες, όπως τα μέσα ενημέρωσης, οι πολιτικές συγκυρίες, οι κοινωνικοί φόβοι και η δημόσια αντίληψη περί δικαιοσύνης.

Ωστόσο, η αυξημένη κοινωνική τιμωρητικότητα δεν συνεπάγεται πάντοτε και αντίστοιχη καθολική εφαρμογή της ποινικής εξουσίας. Αντίθετα, η εγκληματολογική βιβλιογραφία έχει αναδείξει την ύπαρξη σημαντικών φαινομένων επιλεκτικής ποινικής μεταχείρισης. Ενώ ορισμένες μορφές εγκληματικότητας αντιμετωπίζονται με ιδιαίτερη αυστηρότητα, άλλες μορφές, κυρίως εκείνες που συνδέονται με οικονομική, πολιτική ή οργανωτική ισχύ, συχνά παραμένουν στο περιθώριο της ποινικής καταστολής. Το φαινόμενο αυτό περιγράφεται μέσω

της έννοιας της ποινικής ατιμωρησίας και αποτελεί βασικό πεδίο προβληματισμού της κριτικής εγκληματολογίας.

Η παρούσα εργασία επιχειρεί να εξετάσει τη σύνθετη σχέση μεταξύ κοινωνικής τιμωρητικότητας, ποινικής ατιμωρησίας και εγκλημάτων των ισχυρών, επιλέγοντας ως εμπειρικό πεδίο ανάλυσης τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα. Η επιλογή αυτή δεν είναι τυχαία. Τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα αποτελούν γεγονότα με εξαιρετικά υψηλό κοινωνικό αντίκτυπο, καθώς συνδέονται με απώλειες ανθρώπινων ζωών, εκτεταμένες κοινωνικές αντιδράσεις και έντονες απαιτήσεις για απόδοση ευθυνών. Ταυτόχρονα, όμως, αποτελούν σύνθετα φαινόμενα τα οποία δεν μπορούν να ερμηνευθούν αποκλειστικά μέσω της έννοιας του ανθρώπινου λάθους.

Η σύγχρονη βιβλιογραφία για τα συστήματα υψηλού κινδύνου έχει καταδείξει ότι τα μεγάλα τεχνολογικά δυστυχήματα σπάνια αποτελούν αποτέλεσμα μίας μόνο αιτίας. Αντίθετα, προκύπτουν συνήθως από τη συνδυασμένη επίδραση οργανωτικών παραλείψεων, ελλειπώνς εποπτείας, θεσμικών αδυναμιών, οικονομικών πιέσεων και πολιτικών επιλογών. Η προσέγγιση αυτή μετατοπίζει το ενδιαφέρον από τον τελευταίο κρίκο της αλυσίδας προς τις δομές που δημιουργούν ή επιτρέπουν την παραγωγή κινδύνου. Στο πλαίσιο αυτό, τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα προσφέρουν ένα ιδιαίτερα γόνιμο πεδίο για τη μελέτη των εγκλημάτων των ισχυρών. Σε πολλές περιπτώσεις, οι συνθήκες που οδηγούν σε μία καταστροφή έχουν διαμορφωθεί μέσα από μακροχρόνιες οργανωτικές πρακτικές, θεσμικές παραλείψεις ή πολιτικές αποφάσεις. Η ανάλυση των περιστατικών αυτών επιτρέπει τη διερεύνηση του κατά πόσο οι κοινωνικές βλάβες που προκαλούνται μπορούν να θεωρηθούν αποτέλεσμα δομικών μορφών ευθύνης και όχι απλώς ατομικών σφαλμάτων.

Ιδιαίτερη σημασία αποκτά η περίπτωση του δυστυχήματος των Τεμπών το 2023, η οποία ανέδειξε με έντονο τρόπο ζητήματα ασφάλειας, θεσμικής λογοδοσίας και κοινωνικής απαίτησης για δικαιοσύνη. Η κοινωνική και πολιτική διάσταση της συγκεκριμένης υπόθεσης επανέφερε στο προσκήνιο το ερώτημα κατά πόσο μεγάλες καταστροφές που σχετίζονται με τη λειτουργία κρίσιμων υποδομών μπορούν να αντιμετωπιστούν αποκλειστικά ως ατυχήματα ή εάν πρέπει να αναλυθούν ως συνέπειες βαθύτερων οργανωτικών και θεσμικών αποτυχιών. Η περίπτωση των Τεμπών δεν αποτελεί το μοναδικό παράδειγμα σιδηροδρομικού δυστυχήματος που προκάλεσε έντονο κοινωνικό και πολιτικό προβληματισμό. Αντίστοιχα περιστατικά έχουν καταγραφεί σε πολλές χώρες, ανεξαρτήτως επιπέδου οικονομικής ανάπτυξης ή τεχνολογικής προόδου. Το δυστύχημα του Amagasaki στην Ιαπωνία το 2005, το δυστύχημα του Potters Bar στο Ηνωμένο Βασίλειο το 2002, το δυστύχημα του Santiago de Compostela στην Ισπανία το 2013 και το δυστύχημα του Pioltello στην Ιταλία το 2018 αποτελούν χαρακτηριστικές περιπτώσεις όπου η διερεύνηση

των αιτιών ξεπέρασε τα όρια του άμεσου ανθρώπινου λάθους και επεκτάθηκε σε ζητήματα οργανωτικής ευθύνης, ελλιπούς εποπτείας, πολιτικών επιλογών και θεσμικών παραλείψεων.

Η συγκριτική μελέτη αυτών των περιπτώσεων επιτρέπει την ανάδειξη κοινών μοτίβων αλλά και σημαντικών διαφοροποιήσεων ως προς την απόδοση ευθυνών, τη λειτουργία των θεσμών και την κοινωνική αντίδραση. Παράλληλα, προσφέρει τη δυνατότητα διερεύνησης του κατά πόσο διαφορετικά κοινωνικά και πολιτικά περιβάλλοντα επηρεάζουν την ποινική διαχείριση τέτοιων γεγονότων. Μέσα από αυτή τη συγκριτική οπτική καθίσταται δυνατή η κατανόηση όχι μόνο των ίδιων των δυστυχημάτων αλλά και των μηχανισμών μέσω των οποίων οι κοινωνίες αντιλαμβάνονται, ερμηνεύουν και αντιμετωπίζουν τις μορφές βλάβης που συνδέονται με ισχυρούς οργανισμούς και θεσμούς.

Η επιλογή των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων ως πεδίου μελέτης συνδέεται επίσης με τη θεωρητική συζήτηση γύρω από την έννοια της κοινωνικής βλάβης (social harm). Σύμφωνα με τη συγκεκριμένη προσέγγιση, η εγκληματολογική έρευνα δεν πρέπει να περιορίζεται αποκλειστικά στις πράξεις που έχουν ήδη χαρακτηριστεί ως εγκλήματα από το ποινικό δίκαιο. Αντίθετα, οφείλει να εξετάζει ευρύτερες μορφές βλάβης που προκαλούνται από θεσμούς, οργανισμούς και κρατικές πολιτικές, ακόμη και όταν αυτές δεν έχουν ποινικοποιηθεί ή δεν οδηγούν σε ποινικές κυρώσεις. Η οπτική αυτή αποκτά ιδιαίτερη σημασία στις περιπτώσεις σιδηροδρομικών δυστυχημάτων, όπου οι επιπτώσεις είναι εξαιρετικά σοβαρές, ενώ η απόδοση ποινικών ευθυνών συχνά παρουσιάζει σημαντικές δυσκολίες.

Η προβληματική αυτή συνδέεται άμεσα με το φαινόμενο της ποινικής ατιμωρησίας. Η ατιμωρησία δεν αναφέρεται μόνο στην πλήρη απουσία ποινικών κυρώσεων, αλλά και στις περιπτώσεις όπου οι ευθύνες μετατοπίζονται προς χαμηλότερα επίπεδα της οργανωτικής ιεραρχίας, αποκρύπτοντας τις βαθύτερες δομικές αιτίες ενός γεγονότος. Στις περιπτώσεις μεγάλων τεχνολογικών καταστροφών παρατηρείται συχνά το φαινόμενο της εξατομίκευσης της ευθύνης, κατά το οποίο η ερμηνεία επικεντρώνεται σε συγκεκριμένα πρόσωπα, ενώ οι οργανωτικές, πολιτικές και θεσμικές διαστάσεις παραμένουν στο περιθώριο της δημόσιας συζήτησης. Παράλληλα, οι ίδιες αυτές περιπτώσεις προκαλούν έντονες κοινωνικές αντιδράσεις, οι οποίες συχνά εκφράζονται μέσω αιτημάτων για απονομή δικαιοσύνης και αυστηρή τιμωρία των υπευθύνων. Η κοινωνική τιμωρητικότητα αποκτά ιδιαίτερη ένταση όταν οι συνέπειες ενός γεγονότος είναι δραματικές και όταν η κοινωνία αντιλαμβάνεται ότι οι θάνατοι ή οι τραυματισμοί θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί. Η απαίτηση για δικαιοσύνη δεν περιορίζεται τότε στην αναζήτηση του άμεσου υπαιτίου, αλλά επεκτείνεται στην αναζήτηση των βαθύτερων μηχανισμών που οδήγησαν στην καταστροφή.

Η συνύπαρξη κοινωνικής τιμωρητικότητας και ποινικής ατιμωρησίας αποτελεί ένα από τα πιο ενδιαφέροντα θεωρητικά ζητήματα της σύγχρονης εγκληματολογίας. Ενώ οι κοινωνίες εμφανίζονται ολοένα και περισσότερο απαιτητικές ως προς την επιβολή ποινών, την ίδια στιγμή σημαντικές μορφές βλάβης που συνδέονται με ισχυρούς θεσμούς ή οργανισμούς εξακολουθούν να αντιμετωπίζονται με ηπιότερο τρόπο. Η αντίφαση αυτή αναδεικνύει τις άνισες σχέσεις εξουσίας που διαπερνούν τα ποινικά συστήματα και θέτει κρίσιμα ερωτήματα σχετικά με την ισότητα απέναντι στον νόμο και τη λειτουργία της δικαιοσύνης.

Η παρούσα εργασία επιχειρεί να συμβάλει στη συζήτηση αυτή μέσω μιας ποιοτικής συγκριτικής ανάλυσης πέντε σιδηροδρομικών δυστυχημάτων. Βασικός στόχος είναι να διερευνηθεί κατά πόσο τα συγκεκριμένα περιστατικά μπορούν να ερμηνευθούν ως εγκλήματα των ισχυρών και με ποιον τρόπο εκδηλώνονται σε αυτά οι διαδικασίες κοινωνικής τιμωρητικότητας και ποινικής ατιμωρησίας. Παράλληλα, εξετάζεται η σχέση μεταξύ κοινωνικής βλάβης, θεσμικής λογοδοσίας και ποινικής αντιμετώπισης, με σκοπό την ανάδειξη των μηχανισμών που επηρεάζουν την απόδοση ευθυνών. Το βασικό ερευνητικό ερώτημα της εργασίας αφορά το κατά πόσο τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα μπορούν να αναλυθούν ως εγκλήματα των ισχυρών και πώς εκδηλώνονται σε αυτά η κοινωνική τιμωρητικότητα και η ποινική ατιμωρησία. Γύρω από αυτό το κεντρικό ερώτημα αναπτύσσονται επιμέρους προβληματισμοί που σχετίζονται με τις μορφές ευθύνης που αναδεικνύονται σε κάθε περίπτωση, τον ρόλο των θεσμών, τη λειτουργία των ποινικών συστημάτων και τη φύση της κοινωνικής αντίδρασης.

Για την επίτευξη των στόχων αυτών υιοθετείται ποιοτική ερευνητική προσέγγιση και ειδικότερα η συγκριτική μελέτη περιπτώσεων. Η μεθοδολογική αυτή επιλογή επιτρέπει την εις βάθος ανάλυση σύνθετων κοινωνικών φαινομένων και τη σύνδεσή τους με το ευρύτερο θεωρητικό πλαίσιο της εργασίας. Η επιλογή διαφορετικών χωρών και διαφορετικών θεσμικών πλαισίων καθιστά δυνατή την ανάδειξη ομοιοτήτων και διαφορών ως προς τη διαχείριση των δυστυχημάτων και την απόδοση ευθυνών. Η δομή της εργασίας ακολουθεί μια σταδιακή μετάβαση από τη θεωρητική προς την εμπειρική ανάλυση. Αρχικά παρουσιάζεται το θεωρητικό πλαίσιο, όπου αναλύονται οι έννοιες της κοινωνικής τιμωρητικότητας, της ποινικής ατιμωρησίας και των εγκλημάτων των ισχυρών, καθώς και οι βασικές θεωρητικές προσεγγίσεις που χρησιμοποιούνται για την ερμηνεία τους. Στη συνέχεια εξετάζονται τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα ως ιδιαίτερο πεδίο εγκληματολογικής μελέτης και παρουσιάζεται η μεθοδολογία της έρευνας. Ακολουθεί η ανάλυση των επιλεγμένων μελετών περίπτωσης, η συγκριτική τους εξέταση και η συζήτηση των ευρημάτων. Τέλος, διατυπώνονται τα βασικά συμπεράσματα και προτείνονται κατευθύνσεις πολιτικής και θεσμικής παρέμβασης.

Συνολικά, η εργασία επιδιώκει να αναδείξει ότι τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα δεν αποτελούν απλώς τεχνικά ή επιχειρησιακά γεγονότα, αλλά κοινωνικά φαινόμενα που αποκαλύπτουν τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν οι θεσμοί, κατανέμεται η ευθύνη και ασκείται η εξουσία. Μέσα από την ανάλυση των περιπτώσεων αυτών επιχειρείται να φωτιστεί η σύνθετη σχέση μεταξύ εγκλήματος, κοινωνικής βλάβης, ποινικής δικαιοσύνης και εξουσίας, συμβάλλοντας έτσι στον ευρύτερο εγκληματολογικό διάλογο για τα εγκλήματα των ισχυρών και τα όρια της σύγχρονης ποινικής διακυβέρνησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

2.1 Η έννοια της κοινωνικής τιμωρητικότητας

Η έννοια της κοινωνικής τιμωρητικότητας (social punitiveness) αποτελεί βασικό αναλυτικό εργαλείο της σύγχρονης εγκληματολογίας, καθώς επιτρέπει την κατανόηση της σχέσης μεταξύ κοινωνίας, κράτους και ποινικής εξουσίας. Η τιμωρητικότητα δεν αναφέρεται απλώς στην αυστηρότητα των ποινών, αλλά σε ένα ευρύτερο πλέγμα κοινωνικών στάσεων, πολιτικών επιλογών και θεσμικών πρακτικών που διαμορφώνουν τον τρόπο με τον οποίο η κοινωνία αντιδρά στο έγκλημα (Garland, 2001).

Η θεωρητική προσέγγιση της τιμωρητικότητας προϋποθέτει την κατανόηση της ποινής ως κοινωνικού θεσμού. Ο Durkheim υποστήριξε ότι η ποινή δεν αποτελεί απλώς αντίδραση σε μια παραβίαση, αλλά έκφραση της συλλογικής συνείδησης και μηχανισμό ενίσχυσης της κοινωνικής συνοχής (Durkheim, 1893/1984). Μέσω της τιμωρίας, η κοινωνία επιβεβαιώνει τις αξίες της και αναπαράγει τα όρια του επιτρεπτού. Η προσέγγιση αυτή παραμένει κρίσιμη, καθώς αναδεικνύει ότι η ένταση της τιμωρητικότητας δεν μπορεί να ερμηνευθεί μόνο με βάση την εγκληματικότητα, αλλά συνδέεται με τις κοινωνικές ανάγκες για τάξη, σταθερότητα και ηθική επιβεβαίωση. Η σύγχρονη εγκληματολογία προσεγγίζει το φαινόμενο της τιμωρητικότητας ως κοινωνικά και ιστορικά προσδιορισμένο. Όπως επισημαίνεται στην ελληνική βιβλιογραφία, το έγκλημα και η κοινωνική αντίδραση αποτελούν κοινωνικές κατασκευές που διαμορφώνονται στο πλαίσιο συγκεκριμένων ιστορικών και κοινωνικών συνθηκών (Βιδάλη, 2022, σ. 7–10).

2.1.1 Η ποινή ως μηχανισμός εξουσίας: Φουκωική προσέγγιση

Η πιο ριζική αναδιατύπωση της έννοιας της τιμωρητικότητας προέρχεται από τον Michel Foucault, ο οποίος μετατόπισε το ενδιαφέρον από τη λειτουργία της ποινής στη σχέση της με

την εξουσία. Στο έργο του *Discipline and Punish*, ο Foucault (1975/1995) υποστηρίζει ότι η μετάβαση από τις σωματικές τιμωρίες σε πιο «ήπιες» μορφές ποινής δεν συνιστά απλώς εξανθρωπισμό, αλλά την ανάπτυξη πιο αποτελεσματικών μηχανισμών κοινωνικού ελέγχου. Η σύγχρονη τιμωρητικότητα, κατά τον Foucault, συνδέεται με την επιτήρηση (surveillance), την πειθαρχία (discipline) και την κανονικοποίηση της συμπεριφοράς. Η φυλακή, ως κατεξοχήν θεσμός ποινής, λειτουργεί όχι μόνο ως χώρος εγκλεισμού αλλά και ως μηχανισμός παραγωγής «πειθήνιων σωμάτων» (Foucault, 1975/1995). Η τιμωρητικότητα, συνεπώς, εντάσσεται σε ένα ευρύτερο πλέγμα εξουσίας που διαπερνά το σύνολο της κοινωνίας.

2.1.2 Η σύγχρονη τιμωρητικότητα, κοινωνική αντίδραση και ηθικοί πανικοί

Στη σύγχρονη εποχή, η έννοια της κοινωνικής τιμωρητικότητας συνδέεται με τη μετάβαση σε μια «κουλτούρα του ελέγχου», όπως αυτή περιγράφεται από τον Garland (2001). Σύμφωνα με τον Garland, από τα τέλη του 20ού αιώνα παρατηρείται μια σαφής ενίσχυση της τιμωρητικότητας, η οποία εκφράζεται μέσω αυστηρότερων ποινικών πολιτικών, αύξησης της φυλάκισης, έμφασης στην ασφάλεια και μέσω διεύρυνσης των μηχανισμών επιτήρησης. Η εξέλιξη αυτή συνδέεται με ευρύτερες κοινωνικές μεταβολές, όπως η αποδιάρθρωση των παραδοσιακών κοινωνικών δεσμών, η ανασφάλεια που προκαλεί η παγκοσμιοποίηση και η αύξηση των κοινωνικών ανισοτήτων (Garland, 2001).

Στο πλαίσιο αυτό, η τιμωρητικότητα δεν αποτελεί απλώς εργαλείο εγκληματικής πολιτικής, αλλά πολιτισμική απάντηση σε συνθήκες αβεβαιότητας και κοινωνικού φόβου.

Η έννοια της κοινωνικής τιμωρητικότητας συνδέεται άμεσα με τις θεωρίες κοινωνικής αντίδρασης. Ο Cohen (1972) εισήγαγε την έννοια των «ηθικών πανικών» (moral panics), περιγράφοντας καταστάσεις κατά τις οποίες συγκεκριμένες μορφές συμπεριφοράς παρουσιάζονται ως απειλή για τις κοινωνικές αξίες, προκαλώντας υπερβολική αντίδραση. Οι ηθικοί πανικοί χαρακτηρίζονται από την δραματοποίηση του εγκλήματος, την ενίσχυση του κοινωνικού φόβου και πίεση για αυστηρότερη ποινική αντιμετώπιση. Συνεπώς, η κοινωνική τιμωρητικότητα δεν αποτελεί πάντα αναλογική αντίδραση στην εγκληματικότητα, αλλά συχνά προϊόν κοινωνικών και επικοινωνιακών διαδικασιών.

Ένα κρίσιμο στοιχείο της σύγχρονης ανάλυσης αφορά τη σύνδεση της τιμωρητικότητας με τις κοινωνικές ανισότητες. Η επιλεκτική λειτουργία του ποινικού συστήματος έχει αναδειχθεί τόσο από τη διεθνή όσο και από την ελληνική βιβλιογραφία (Reiman & Leighton, 2017). Όπως επισημαίνεται, η αυστηρότητα της ποινικής αντίδρασης δεν κατανέμεται ισομερώς, αλλά επηρεάζεται από την κοινωνική τάξη, την οικονομική κατάσταση, την εθνικότητα και τη θέση στην κοινωνική ιεραρχία. Στην ελληνική βιβλιογραφία, η επιλεκτική λειτουργία του

ποινικοκατασταλτικού συστήματος συνδέεται άμεσα με τις κοινωνικές ανισότητες και την άνιση κατανομή της ποινικής μεταχείρισης (Βιδάλη, 2017). Η τιμωρητικότητα, επομένως, λειτουργεί όχι μόνο ως μέσο ελέγχου της εγκληματικότητας, αλλά και ως μηχανισμός αναπαραγωγής κοινωνικών ιεραρχιών.

2.1.3 Συμπεράσματα

Η κοινωνική τιμωρητικότητα συνδέεται επίσης με τη διαδικασία της εγκληματοποίησης, δηλαδή τον τρόπο με τον οποίο ορισμένες συμπεριφορές ορίζονται ως εγκληματικές. Η εγκληματολογική θεωρία έχει δείξει ότι το έγκλημα δεν αποτελεί αντικειμενική κατηγορία, αλλά κοινωνική κατασκευή (Quinney, 1970). Η αύξηση της τιμωρητικότητας οδηγεί σε διεύρυνση του ποινικού δικαίου, ενίσχυση των μηχανισμών ελέγχου αλλά και σε μετατόπιση κοινωνικών προβλημάτων στο πεδίο της ποινικής καταστολής. Όπως επισημαίνεται, ο κοινωνικός έλεγχος και η εγκληματικότητα συνδέονται στενά με τις κοινωνικές ανισότητες και τις πολιτικές επιλογές (Βιδάλη, 2017).

Συνεπώς, η κοινωνική τιμωρητικότητα αποτελεί πολυπαραγοντικό φαινόμενο που αντανακλά τη σχέση μεταξύ κοινωνίας, κράτους και εξουσίας. Από τη θεωρία του Durkheim έως τη φουκωική ανάλυση και τη σύγχρονη προσέγγιση του Garland, καθίσταται σαφές ότι η τιμωρητικότητα δεν αποτελεί ουδέτερη ή τεχνική επιλογή, συνδέεται με κοινωνικές και πολιτικές διεργασίες, επηρεάζεται από πολιτισμικούς παράγοντες και κοινωνικούς φόβους και συμβάλλει στην αναπαραγωγή κοινωνικών ανισοτήτων. Η κατανόηση της έννοιας αυτής είναι καθοριστική για την ανάλυση των επόμενων εννοιών, ιδίως της ποινικής ατιμωρησίας και των εγκλημάτων των ισχυρών, όπου η επιλεκτική εφαρμογή της ποινής αναδεικνύεται με ακόμη μεγαλύτερη ένταση.

2.2 Η ποινική ατιμωρησία

Η έννοια της ποινικής ατιμωρησίας αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα πεδία προβληματισμού της σύγχρονης εγκληματολογίας, ιδιαίτερα στο πλαίσιο της μελέτης των εγκλημάτων των ισχυρών και της λειτουργίας των θεσμών ποινικής δικαιοσύνης. Παρότι στον δημόσιο λόγο η ατιμωρησία ταυτίζεται συνήθως με τη μη επιβολή ποινής σε έναν δράστη, η επιστημονική βιβλιογραφία αποδίδει στην έννοια πολύ ευρύτερο περιεχόμενο. Όπως επισημαίνει ο Χουλιάρης (2021, σσ. 57–58), η ατιμωρησία δεν αποτελεί έναν αυστηρά νομικό όρο αλλά ένα πολυδιάστατο φαινόμενο με νομικές, πολιτικές, κοινωνικές, πολιτισμικές και οικονομικές διαστάσεις. Πρόκειται για μια κατάσταση κατά την οποία η λογοδοσία για κοινωνικά επιβλαβείς συμπεριφορές παραμένει περιορισμένη ή ανενεργή, παρά τη σοβαρότητα των συνεπειών που αυτές προκαλούν.

Η σύγχρονη συζήτηση γύρω από την ατιμωρησία υπερβαίνει την παραδοσιακή αντίληψη που την αντιμετωπίζει ως απλή αποτυχία του ποινικού συστήματος. Αντίθετα, η ατιμωρησία μπορεί να εκδηλωθεί σε διαφορετικά στάδια της διαδικασίας απονομής δικαιοσύνης, από τη νομοθετική αναγνώριση μιας συμπεριφοράς ως αξιόποινης έως τη διερεύνηση, τη δίωξη και την επιβολή κυρώσεων (Χουλιάρας, 2021, σ. 58). Υπό αυτή την έννοια, η μη επιβολή ποινής αποτελεί μόνο μία από τις πιθανές εκφάνσεις της ατιμωρησίας και όχι το μοναδικό της χαρακτηριστικό.

Η προβληματική αυτή συνδέεται άμεσα με τις κριτικές προσεγγίσεις του ποινικού δικαίου και της εγκληματολογίας. Οι συγκρουσιακές θεωρίες αμφισβητούν την αντίληψη ότι το ποινικό δίκαιο λειτουργεί ως ουδέτερος μηχανισμός προστασίας του κοινωνικού συνόλου και υποστηρίζουν ότι οι διαδικασίες ποινικοποίησης και εφαρμογής του δικαίου επηρεάζονται από σχέσεις εξουσίας και κοινωνικές συγκρούσεις (Χουλιάρας, 2012). Στο πλαίσιο αυτό, η ατιμωρησία δεν αντιμετωπίζεται ως μια τυχαία δυσλειτουργία αλλά ως φαινόμενο που ενδέχεται να συνδέεται με την άνιση κατανομή ισχύος μεταξύ διαφορετικών κοινωνικών ομάδων.

Αντίστοιχα, οι κριτικές αναλύσεις του ποινικού συστήματος υπογραμμίζουν ότι οι διαδικασίες απονομής δικαιοσύνης δεν αναπτύσσονται σε κοινωνικό και πολιτικό κενό. Όπως επισημαίνει ο Παπαχαλαράμπους (2019, σσ. 81–82), οι μεταβολές των ποινικών πολιτικών και των δικονομικών πρακτικών συνδέονται στενά με ευρύτερες κοινωνικές και πολιτικές εξελίξεις. Η λειτουργία της ποινικής δικαιοσύνης επηρεάζεται από τις κυρίαρχες αντιλήψεις περί ασφάλειας, κινδύνου και κοινωνικού ελέγχου, γεγονός που καθιστά αναγκαία την εξέταση των πολιτικών και ιδεολογικών διαστάσεων του ποινικού φαινομένου.

Η σχέση μεταξύ ατιμωρησίας και εξουσίας αναδεικνύεται ιδιαίτερα έντονα στο πεδίο των εγκλημάτων των ισχυρών. Η σχετική βιβλιογραφία υποστηρίζει ότι τα εγκλήματα που διαπράττονται από οικονομικά, πολιτικά ή διοικητικά ισχυρούς φορείς παρουσιάζουν ιδιαίτερες δυσκολίες ως προς την αποκάλυψη, διερεύνηση και ποινική τους αντιμετώπιση (Βιδάλη, Κουλούρης & Παπαχαλαράμπους, 2019). Οι οργανωτικές δομές, η διάχυση της ευθύνης, η τεχνική πολυπλοκότητα και η δυνατότητα πρόσβασης σε σημαντικούς θεσμικούς και οικονομικούς πόρους δημιουργούν συχνά συνθήκες περιορισμένης λογοδοσίας.

Ο Χουλιάρας (2021, σ. 56) συνδέει ρητά την έννοια της ατιμωρησίας με το πεδίο της εγκληματικότητας των ισχυρών, επισημαίνοντας ότι η σχετική συζήτηση εμφανίζεται συχνά σε περιπτώσεις όπου η ευθύνη αφορά πολιτικούς, οικονομικούς ή κρατικούς φορείς. Η παρατήρηση αυτή αποκτά ιδιαίτερη σημασία, καθώς μετατοπίζει το ενδιαφέρον από τις

ατομικές μορφές εγκληματικότητας προς μορφές βλάβης που παράγονται στο πλαίσιο οργανωτικών και θεσμικών λειτουργιών.

Στο ίδιο πλαίσιο, η πρόσφατη ελληνική βιβλιογραφία για τα εγκλήματα των ισχυρών υπογραμμίζει ότι η ατιμωρησία δεν συνδέεται αποκλειστικά με τη μη επιβολή ποινής, αλλά και με τη δυσκολία κοινωνικής και θεσμικής αναγνώρισης της βλάβης που προκαλείται από ισχυρούς κοινωνικούς δρώντες (Γασπαρινάτου & Σταμούλη, 2024). Οι περιπτώσεις αυτές συχνά αντιμετωπίζονται ως διοικητικές αποτυχίες, οργανωτικές δυσλειτουργίες ή ατυχείς συγκυρίες, με αποτέλεσμα να περιορίζεται η πιθανότητα απόδοσης ουσιαστικών ευθυνών.

Η ατιμωρησία συνδέεται επίσης με τις ευρύτερες μεταβολές που έχουν σημειωθεί στις σύγχρονες πολιτικές ασφάλειας και κοινωνικού ελέγχου. Όπως αναφέρει ο Παπαχαράλαμπος (2019, σσ. 84–85), η ενίσχυση των αντεγκληματικών πολιτικών κατά τις τελευταίες δεκαετίες συνοδεύτηκε από σημαντικές μεταβολές στις ισορροπίες μεταξύ κρατικής καταστολής και οικονομικών εγγυήσεων. Η εξέλιξη αυτή αναδεικνύει ότι η αυστηροποίηση της ποινικής πολιτικής δεν συνεπάγεται κατ' ανάγκη και ισότιμη αντιμετώπιση όλων των μορφών εγκληματικότητας.

2.2.1 Κοινωνική ανισότητα και επιλεκτική ποινική μεταχείριση

Η ατιμωρησία συνδέεται άμεσα με την κοινωνική ανισότητα. Όπως επισημαίνουν οι Reiman και Leighton (2017), το ποινικό σύστημα τείνει να εστιάζει σε εγκλήματα που διαπράττονται από κοινωνικά ευάλωτες ομάδες, ενώ εμφανίζει μεγαλύτερη ανοχή ή αδράνεια απέναντι σε εγκλήματα που διαπράττονται από άτομα υψηλής κοινωνικής ή οικονομικής θέσης. Η επιλεκτικότητα αυτή εκδηλώνεται σε διάφορα στάδια της ποινικής διαδικασίας και πιο συγκεκριμένα στη διαμόρφωση των νόμων (δηλαδή ποιες πράξεις ποινικοποιούνται), στην αστυνόμευση (ποιες ομάδες ελέγχονται περισσότερο), στην απονομή δικαιοσύνης (ποιες υποθέσεις διώκονται), και στην επιβολή ποινών. Στην ελληνική βιβλιογραφία επισημαίνεται ότι η επιλεκτική εφαρμογή του ποινικού δικαίου συνδέεται άμεσα με την αναπαραγωγή κοινωνικών ανισοτήτων (Βιδάλη, 2017, σ. 60–62).

Η θεωρία της κοινωνικής αντίδρασης (labelling theory) προσφέρει σημαντικά εργαλεία για την κατανόηση της ατιμωρησίας. Σύμφωνα με τον Becker (1963), η απόδοση του χαρακτηρισμού «εγκληματίας» δεν εξαρτάται μόνο από τη συμπεριφορά, αλλά και από την κοινωνική αντίδραση απέναντι σε αυτή. Η διαδικασία αυτή συνεπάγεται ότι ορισμένες πράξεις αγνοούνται ή υποβαθμίζονται ενώ άλλες υπερτονίζονται και τιμωρούνται αυστηρά. Η έννοια της ατιμωρησίας συνδέεται στενά με τους μηχανισμούς κοινωνικής άρνησης. Ο

Cohen (2001) ανέλυσε διεξοδικά το φαινόμενο κατά το οποίο κοινωνίες και θεσμοί αρνούνται ή υποβαθμίζουν την ύπαρξη βλάβης, ακόμη και όταν αυτή είναι γνωστή.

Η άρνηση αυτή μπορεί να λάβει διάφορες μορφές όπως την άρνηση των γεγονότων άρνηση της ευθύνης ή άρνηση της σοβαρότητας της πράξης. Οι μηχανισμοί αυτοί συμβάλλουν στην αναπαραγωγή της ατιμωρησίας, καθώς περιορίζουν την κοινωνική πίεση για τιμωρία και επιτρέπουν τη συνέχιση επιβλαβών πρακτικών χωρίς ουσιαστικές συνέπειες.

2.2.2 Η ατιμωρησία στο πλαίσιο της σύγχρονης ποινικής πολιτικής

Στη σύγχρονη εποχή, η ατιμωρησία αποκτά ιδιαίτερη σημασία στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης και της ενίσχυσης των οικονομικών και πολιτικών ελίτ. Παρά την αύξηση της κοινωνικής τιμωρητικότητας, η ποινική καταστολή δεν κατευθύνεται ομοιόμορφα, αλλά επικεντρώνεται κυρίως σε εγκλήματα χαμηλής επικινδυνότητας και ορατότητας. Αντίθετα, εγκλήματα που συνδέονται τόσο με οικονομικές δραστηριότητες όσο με εταιρικές πρακτικές ή κρατικές λειτουργίες, παραμένουν συχνά στο περιθώριο της ποινικής δικαιοσύνης. Το φαινόμενο αυτό υποδηλώνει ότι η ατιμωρησία δεν αντιφάσκει με την τιμωρητικότητα, αλλά συνυπάρχει με αυτήν, δημιουργώντας ένα διπλό σύστημα ποινικής διαχείρισης.

Η ατιμωρησία συνδέεται άμεσα με τα εγκλήματα των ισχυρών, τα οποία συχνά χαρακτηρίζονται από χαμηλή ορατότητα και περιορισμένη κοινωνική καταδίκη. Όπως επισημαίνεται στην εγκληματολογική θεωρία, οι πράξεις αυτές δεν εντάσσονται εύκολα στα παραδοσιακά πρότυπα εγκληματικότητας, γεγονός που συμβάλλει στην υποεκτίμησή τους (Sutherland, 1949/1983). Η περιορισμένη ποινική αντίδραση απέναντι σε τέτοιες μορφές εγκλήματος ενισχύει την αντίληψη ότι το ποινικό σύστημα λειτουργεί μεροληπτικά, ευνοώντας τα άτομα και τις ομάδες που κατέχουν εξουσία.

2.2.3 Συμπεράσματα

Η ποινική ατιμωρησία αποτελεί θεμελιώδη διάσταση της λειτουργίας του ποινικού συστήματος και δεν μπορεί να ερμηνευθεί ως απλή απόκλιση από την κανονική του λειτουργία. Αντίθετα συνδέεται με τη δομή της κοινωνικής ανισότητας, ενισχύεται από μηχανισμούς κοινωνικής αντίδρασης και άρνησης και αντανakλά τις σχέσεις εξουσίας που διαπερνούν το δίκαιο. Η κατανόηση της ατιμωρησίας είναι απαραίτητη για την ανάλυση των εγκλημάτων των ισχυρών, τα οποία εξετάζονται στην επόμενη υποενότητα. Κατά συνέπεια, η ατιμωρησία συνδέεται με την αδυναμία ή την απροθυμία της κοινωνίας να αναγνωρίσει ορισμένες συμπεριφορές ως εγκληματικές. Αυτό είναι ιδιαίτερα εμφανές σε περιπτώσεις

εγκλημάτων υψηλής κοινωνικής θέσης, τα οποία συχνά δεν προκαλούν την ίδια κοινωνική καταδίκη με τα «συμβατικά» εγκλήματα.

2.3 Εγκλήματα των ισχυρών

Η μελέτη των εγκλημάτων των ισχυρών (crimes of the powerful) αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους άξονες της σύγχρονης εγκληματολογίας, καθώς αμφισβητεί τις παραδοσιακές αντιλήψεις περί εγκληματικότητας και αναδεικνύει τη σχέση μεταξύ εγκλήματος, εξουσίας και κοινωνικής ανισότητας. Σε αντίθεση με τις συμβατικές μορφές εγκλήματος, τα εγκλήματα των ισχυρών χαρακτηρίζονται από χαμηλή ορατότητα, περιορισμένη κοινωνική καταδίκη και συχνά από σημαντικά επίπεδα ατιμωρησίας (Friedrichs, 2010).

2.3.1 Η έννοια του εγκλήματος των ισχυρών

Η έννοια αυτή έχει τις ρίζες της στο έργο του Edwin Sutherland, ο οποίος εισήγαγε τον όρο «white-collar crime» για να περιγράψει εγκληματικές πράξεις που διαπράττονται από άτομα υψηλής κοινωνικής θέσης στο πλαίσιο της επαγγελματικής τους δραστηριότητας (Sutherland, 1949/1983). Η συμβολή του Sutherland ήταν καθοριστική, καθώς αμφισβήτησε την τότε κυρίαρχη αντίληψη ότι το έγκλημα αποτελεί κυρίως χαρακτηριστικό των κατώτερων κοινωνικών στρωμάτων.

Σύμφωνα με τον Sutherland, τα εγκλήματα των ισχυρών διαπράττονται στο πλαίσιο νόμιμων δραστηριοτήτων δεν συνοδεύονται από άμεση βία ενώ συχνά παραμένουν αόρατα. Η προσέγγιση αυτή διεύρυνε σημαντικά το πεδίο της εγκληματολογίας, εισάγοντας την ανάγκη μελέτης μορφών εγκληματικότητας που μέχρι τότε αγνοούνταν.

2.3.2 Από το white-collar crime στα crimes of the powerful

Η έννοια του white-collar crime εξελίχθηκε περαιτέρω μέσω της κριτικής εγκληματολογίας, η οποία επεδίωξε να αναδείξει τη δομική σχέση μεταξύ εγκλήματος και εξουσίας. Ο Pearce (1976) εισήγαγε τον όρο «crimes of the powerful», προκειμένου να συμπεριλάβει όχι μόνο ατομικές πράξεις, αλλά και εγκλήματα που διαπράττονται από οργανισμούς, επιχειρήσεις και κρατικούς μηχανισμούς.

Η διεύρυνση αυτή είναι κρίσιμη, καθώς μετατοπίζει το ενδιαφέρον από το άτομο στις δομές, αναδεικνύει τον ρόλο των οικονομικών και πολιτικών θεσμών και ακόμη, συνδέει την εγκληματικότητα με τη λειτουργία του καπιταλιστικού συστήματος. Στο πλαίσιο αυτό, το

έγκλημα δεν αποτελεί απλώς παραβίαση κανόνων, αλλά μπορεί να αποτελεί ενσωματωμένο στοιχείο συγκεκριμένων κοινωνικών και οικονομικών πρακτικών.

2.3.3 Εταιρικό και οικονομικό έγκλημα

Ένα από τα βασικά πεδία των εγκλημάτων των ισχυρών είναι το εταιρικό και οικονομικό έγκλημα. Οι Friedrichs (2010) και Braithwaite (1984) επισημαίνουν ότι οι επιχειρήσεις, στο πλαίσιο της επιδίωξης του κέρδους, ενδέχεται να εμπλέκονται σε πρακτικές που παραβιάζουν τη νομοθεσία ή προκαλούν σοβαρές κοινωνικές βλάβες.

Τα εγκλήματα αυτά περιλαμβάνουν περιπτώσεις όπως η φοροδιαφυγή, οι απάτες, οι περιβαλλοντικές καταστροφές και οι παραβιάσεις εργασιακών δικαιωμάτων. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό τους είναι ότι, παρά τη σοβαρότητά τους, συχνά δεν αντιμετωπίζονται με την ίδια αυστηρότητα όπως τα συμβατικά εγκλήματα. Η περιορισμένη ποινική αντίδραση ενισχύει το φαινόμενο της ατιμωρησίας και συμβάλλει στη διατήρηση των κοινωνικών ανισοτήτων.

2.3.4 Κρατικό έγκλημα και κρατική ευθύνη

Η έννοια των εγκλημάτων των ισχυρών επεκτείνεται και στο πεδίο του κρατικού εγκλήματος. Ο Chambliss (1989) ανέδειξε τον ρόλο του κράτους ως εν δυνάμει φορέα εγκληματικής δραστηριότητας, επισημαίνοντας ότι κρατικοί μηχανισμοί μπορούν να εμπλέκονται σε παράνομες ή επιβλαβείς πρακτικές.

Το κρατικό έγκλημα περιλαμβάνει από παραβιάσεις ανθρωπίνων δικαιωμάτων και καταχρήσεις εξουσίας μέχρι και πολιτικές που προκαλούν κοινωνική βλάβη. Η ιδιαιτερότητα αυτών των εγκλημάτων έγκειται στο γεγονός ότι το ίδιο το κράτος, το οποίο είναι υπεύθυνο για την επιβολή του νόμου, μπορεί να λειτουργεί εκτός αυτού, γεγονός που καθιστά την ποινική τους αντιμετώπιση ιδιαίτερα προβληματική.

2.3.5 Χαρακτηριστικά των εγκλημάτων των ισχυρών

Τα εγκλήματα των ισχυρών παρουσιάζουν ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά. Πιο συγκεκριμένα κάποια ένα αυτά είναι η χαμηλή ορατότητα, δηλαδή δεν είναι άμεσα αντιληπτά από το κοινό και συχνά απαιτούν εξειδικευμένη γνώση για να αναγνωριστούν. Ένα ακόμη είναι η διάχυτη βλάβη, δηλαδή οι συνέπειές τους επηρεάζουν μεγάλο αριθμό ανθρώπων, αλλά όχι με άμεσο ή εμφανή τρόπο ενώ επίσης φαίνεται να υπάρχει περιορισμένη κοινωνική αντίδραση καθώς δεν προκαλούν την ίδια έντονη καταδίκη με τα συμβατικά εγκλήματα. Τέλος και ίσως το πιο

σημαντικό χαρακτηριστικό είναι η ατιμωρησία ή ήπια αντιμετώπιση μιας και συχνά αντιμετωπίζονται με διοικητικές ή οικονομικές κυρώσεις αντί για ποινικές.

Η ελληνική εγκληματολογική βιβλιογραφία επισημαίνει επίσης ότι τα εγκλήματα των ισχυρών συχνά δεν εντάσσονται στην κυρίαρχη εικόνα της εγκληματικότητας (Βιδάλη, 2022, σ. 12–13).

2.3.6 Η συμβολή της κριτικής εγκληματολογίας

Η κριτική εγκληματολογία διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην ανάλυση των εγκλημάτων των ισχυρών. Σύμφωνα με τον Quinney (1970), το ποινικό δίκαιο αποτελεί προϊόν κοινωνικών συγκρούσεων και εξυπηρετεί τα συμφέροντα των κυρίαρχων ομάδων. Η προσέγγιση αυτή υποστηρίζει πως το τι θεωρείται έγκλημα εξαρτάται από την εξουσία, οι ισχυροί έχουν μεγαλύτερη δυνατότητα να αποφεύγουν την ποινική δίωξη αλλά και πως το ποινικό σύστημα συμβάλλει στη διατήρηση της κοινωνικής τάξης.

Παρόμοια, οι Taylor, Walton και Young (1973) υποστήριξαν την ανάγκη μιας «πλήρως κοινωνικής θεωρίας της παρέκκλισης», η οποία να λαμβάνει υπόψη τις δομικές συνθήκες που παράγουν την εγκληματικότητα.

2.3.7 Συμπεράσματα

Η κατανόηση των εγκλημάτων αυτών είναι απαραίτητη για την ολοκληρωμένη προσέγγιση της εγκληματολογίας και συνδέεται άμεσα με τις θεωρητικές προσεγγίσεις που εξετάζονται στην επόμενη υποενότητα.

2.3.8 Ενοποιημένο μοντέλο Kramer & Michalowski

Η ανάλυση των εγκλημάτων των ισχυρών μπορεί να ενισχυθεί μέσω του ενοποιημένου μοντέλου των Kramer and Michalowski

Ενοποιημένο μοντέλο ανάλυσης εγκλημάτων των ισχυρών

ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΙΣΧΥΡΩΝ	ΣΤΟΧΟΙ / ΚΙΝΗΤΡΑ ΤΩΝ ΙΣΧΥΡΩΝ ΔΡΑΣΤΩΝ	ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΠΡΑΞΗ ΤΟΥ ΕΓΚΛΗΜΑΤΟΣ	ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ
ΔΙΕΘΝΕΣ (λ.χ. παγκόσμιο καπιταλιστικό σύστημα)	Πίεση για δημοσιονομική προσαρμογή, φιλελευθεροποίηση μεταφορών, περιορισμός κόστους	Ευρωπαϊκές πολιτικές απελευθέρωσης σιδηροδρόμων, πιέσεις μνημονιακών προγραμμάτων	Περιορισμένος υπερεθνικός έλεγχος εφαρμογής μέτρων ασφαλείας
ΔΟΜΙΚΟ (λ.χ. κράτος, συστηματική πολιτική διαφθορά, οικονομία)	Μείωση λειτουργικού κόστους, ιδιωτικοποιήσεις, πολιτική διαχείριση δημοσίων οργανισμών	Ανεπαρκής χρηματοδότηση υποδομών, καθυστερήσεις επενδύσεων ασφαλείας	Διάχυση ευθυνών μεταξύ κράτους, οργανισμών και εταιρειών
ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ (οργανωτικές αιτίες, χαρακτηριστικά της κοινότητας των θυμάτων)	Διατήρηση λειτουργίας δικτύου παρά τις ελλείψεις προσωπικού και συστημάτων ασφαλείας	Υποστελέχωση, οργανωτική ανοχή στον κίνδυνο, κανονικοποίηση αποκλίσεων	Ελλιπής εποπτεία και αδυναμία έγκαιρης παρέμβασης
ΑΤΟΜΙΚΟ (διαπροσωπική αλληλεπίδραση)	Εκτέλεση καθηκόντων υπό πίεση, διαχείριση καθημερινών προβλημάτων λειτουργίας	Εργασία σε περιβάλλον ελλειπών διαδικασιών και μέσων ασφαλείας	Τάση προσωποποίησης της ευθύνης στους τελευταίους κρίκους της αλυσίδας

Σύμφωνα με το μοντέλο, τα εγκλήματα των ισχυρών δεν εξηγούνται αποκλειστικά από ατομικές αποφάσεις ή οργανωτικές αστοχίες, αλλά αναδύονται μέσα από τη συνάρθρωση διεθνών, δομικών, οργανωτικών και ατομικών παραγόντων. Η προσέγγιση αυτή είναι ιδιαίτερα χρήσιμη για την παρούσα εργασία, καθώς επιτρέπει την κατανόηση των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων όχι ως μεμονωμένων περιστατικών ανθρώπινου λάθους, αλλά ως φαινομένων που συνδέονται με πολιτικές επιλογές, θεσμικές αδυναμίες, οργανωτικές πρακτικές και διαδικασίες κατανομής της ευθύνης. Υπό αυτό το πρίσμα, η διερεύνηση των περιπτώσεων που ακολουθούν επιχειρεί να αναδείξει τους μηχανισμούς μέσω των οποίους η κοινωνική βλάβη παράγεται, αποκρύπτεται ή αποδίδεται επιλεκτικά σε διαφορετικά επίπεδα εξουσίας.

2.4 Θεωρητικές προσεγγίσεις

Η κατανόηση της κοινωνικής τιμωρητικότητας, της ποινικής ατιμωρησίας και των εγκλημάτων των ισχυρών προϋποθέτει τη συστηματική ένταξή τους σε ένα ευρύτερο θεωρητικό πλαίσιο. Η εγκληματολογία, ως διεπιστημονικό πεδίο, έχει αναπτύξει πολλαπλές θεωρητικές προσεγγίσεις που επιχειρούν να εξηγήσουν τη φύση του εγκλήματος, τη λειτουργία της ποινής και τη σχέση τους με την κοινωνική δομή. Οι σημαντικότερες από αυτές μπορούν να

ομαδοποιηθούν σε τέσσερις βασικές κατηγορίες: την κλασική σχολή, τις κοινωνιολογικές προσεγγίσεις, τις κριτικές θεωρίες και τις νεωτερικές - μετανεωτερικές αναλύσεις.

2.4.1 Η κλασική σχολή: Ορθολογικότητα και αποτροπή

Η κλασική σχολή της εγκληματολογίας, με κύριους εκπροσώπους τον Beccaria και τον Bentham, αποτέλεσε το πρώτο συστηματικό θεωρητικό πλαίσιο για την κατανόηση της ποινής. Η κατανόηση του εγκλήματος και της ποινής απαιτεί τη συνδυαστική χρήση διαφορετικών θεωρητικών προσεγγίσεων. Η κλασική σχολή, με τον Beccaria, θεμελίωσε την έννοια της αποτροπής και της αναλογικότητας της ποινής (Beccaria, 1986, pp. 11–13), ενώ ο Bentham ανέπτυξε την αρχή της ωφελιμότητας, σύμφωνα με την οποία η ποινή πρέπει να στοχεύει στη μεγιστοποίηση της κοινωνικής ευημερίας. Στο πλαίσιο αυτό το έγκλημα θεωρείται αποτέλεσμα ορθολογικής επιλογής, η ποινή λειτουργεί αποτρεπτικά και το ποινικό σύστημα οφείλει να είναι προβλέψιμο και δίκαιο.

Παρά τη σημασία της, η κλασική σχολή έχει επικριθεί για την αδυναμία της να εξηγήσει τις κοινωνικές ανισότητες στην εφαρμογή της ποινής, καθώς προϋποθέτει ένα ουδέτερο και ισότιμο ποινικό σύστημα, κάτι που αμφισβητείται από τη σύγχρονη εγκληματολογία (Garland, 1990).

2.4.2 Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις: Δομή και κοινωνική συνοχή

Οι κοινωνιολογικές θεωρίες εισάγουν μια διαφορετική οπτική, εστιάζοντας στη σχέση μεταξύ εγκλήματος και κοινωνικής δομής. Οι κοινωνιολογικές προσεγγίσεις, με κύριο εκπρόσωπο τον Durkheim, ανέδειξαν τη λειτουργία της ποινής ως μέσο κοινωνικής συνοχής (Durkheim, 1984, pp. 85–87). Ο Merton συνέδεσε την εγκληματικότητα με την κοινωνική ανισότητα αναπτύσσοντας την θεωρία της έντασης (strain theory), σύμφωνα με την οποία το έγκλημα προκύπτει από την ασυμφωνία μεταξύ πολιτισμικών στόχων και διαθέσιμων μέσων. (Merton, 1938, pp. 672–682). Η θεωρία αυτή συνδέει την εγκληματικότητα με την κοινωνική ανισότητα και την οικονομική δομή. Παράλληλα, οι θεωρίες της κοινωνικής μάθησης και της διαφορικής συναναστροφής του Sutherland υποστηρίζουν ότι η εγκληματική συμπεριφορά μαθαίνεται μέσω κοινωνικών αλληλεπιδράσεων (Sutherland & Cressey, 1996).

Οι προσεγγίσεις αυτές είναι ιδιαίτερα χρήσιμες για την κατανόηση της κοινωνικής τιμωρητικότητας, καθώς αναδεικνύουν τη σχέση μεταξύ εγκλήματος, κοινωνικών συνθηκών και θεσμικής αντίδρασης.

2.4.3 Κριτική εγκληματολογία: Εξουσία, ανισότητα και κοινωνική κατασκευή

Η κριτική εγκληματολογία αποτελεί ίσως το πιο κατάλληλο θεωρητικό πλαίσιο για την ανάλυση της ποινικής ατιμωρησίας και των εγκλημάτων των ισχυρών. Βασισμένη στη μαρξιστική σκέψη, υποστηρίζει ότι το ποινικό δίκαιο δεν είναι ουδέτερο, αλλά αντανακλά τις σχέσεις εξουσίας και εξυπηρετεί τα συμφέροντα των κυρίαρχων τάξεων (Quinney, 1970). Στο πλαίσιο αυτό το έγκλημα ορίζεται κοινωνικά, η ποινή εφαρμόζεται επιλεκτικά και οι ισχυροί έχουν μεγαλύτερη δυνατότητα αποφυγής της ποινικής δίωξης.

Οι Taylor, Walton και Young (1973) πρότειναν μια «πλήρως κοινωνική θεωρία της παρέκκλισης», η οποία λαμβάνει υπόψη τόσο τις δομικές συνθήκες όσο και τη διαδικασία κοινωνικής αντίδρασης. Παράλληλα, ο Baratta (1982) ανέδειξε τη σχέση μεταξύ ποινικού συστήματος και κοινωνικής ανισότητας, επισημαίνοντας ότι η ποινή λειτουργεί ως μηχανισμός κοινωνικού ελέγχου. Η κριτική προσέγγιση είναι ιδιαίτερα σημαντική για την κατανόηση όχι μόνο της επιλεκτικής τιμωρητικότητας αλλά και της ποινικής ατιμωρησίας και της υποεκτίμησης των εγκλημάτων των ισχυρών.

2.4.4 Φουκωική προσέγγιση: Πειθαρχία και επιτήρηση

Η φουκωική προσέγγιση εστιάζει στη σχέση ποινής και εξουσίας (Foucault, 1995, pp. 135–139), ενώ οι σύγχρονες θεωρίες, όπως αυτή του Garland, αναλύουν την ποινή στο πλαίσιο της «κουλτούρας του ελέγχου» (Garland, 2001, pp. 137–140)

Η συμβολή του Foucault αποτελεί κομβικό σημείο στη σύγχρονη εγκληματολογία. Η ανάλυσή του μετατοπίζει το ενδιαφέρον από το «γιατί τιμωρούμε» στο «πώς ασκείται η εξουσία μέσω της τιμωρίας» (Foucault, 1975/1995). Η ποινή σύμφωνα με τον ίδιο δεν αποτελεί απλά μέρος ενός ευρύτερου πλέγματος εξουσίας αλλά συνδέεται με την επιτήρηση και την πειθαρχία και συμβάλλει στη διαμόρφωση κοινωνικών υποκειμένων.

Η προσέγγιση αυτή εξηγεί γιατί η κοινωνική τιμωρητικότητα μπορεί να αυξάνεται ακόμη και όταν η εγκληματικότητα δεν παρουσιάζει αντίστοιχη άνοδο.

2.4.5 Σύγχρονες προσεγγίσεις: Πολιτισμός ελέγχου και διακυβέρνηση του κινδύνου

Οι σύγχρονες θεωρίες επικεντρώνονται στη μεταβολή της ποινικής πολιτικής στις ύστερες νεωτερικές κοινωνίες. Ο Garland (2001) περιγράφει τη μετάβαση σε μια «κουλτούρα του ελέγχου», όπου η ασφάλεια και η διαχείριση του κινδύνου καθίστανται κεντρικοί στόχοι της ποινικής πολιτικής.

Στο πλαίσιο αυτό έχουμε ενίσχυση των μηχανισμών επιτήρησης, αύξηση της κοινωνικής τιμωρητικότητας και διεύρυνση του πεδίου της ποινικής παρέμβασης. Η προσέγγιση αυτή συνδέεται άμεσα με τις έννοιες της κοινωνικής τιμωρητικότητας και της ατιμωρησίας, καθώς αποκαλύπτει τη συνύπαρξη αυστηρών ποινικών πολιτικών με την επιλεκτική εφαρμογή τους.

2.4.6 Συμπεράσματα

Η ανάλυση των θεωρητικών προσεγγίσεων καταδεικνύει ότι το έγκλημα και η ποινή δεν μπορούν να κατανοηθούν ανεξάρτητα από το κοινωνικό και πολιτικό τους πλαίσιο. Οι διαφορετικές θεωρίες αναδεικνύουν συμπληρωματικές διαστάσεις όπως το γεγονός ότι η κλασική σχολή από τη μία εστιάζει στην αποτροπή ενώ οι κοινωνιολογικές θεωρίες στη δομή και την κοινωνική συνοχή όπως επίσης και η κριτική εγκληματολογία εστιάζει στην εξουσία και την ανισότητα ενώ οι σύγχρονες προσεγγίσεις στη διαχείριση του κινδύνου και τον κοινωνικό έλεγχο.

Η σύνθεση αυτών των προσεγγίσεων επιτρέπει μια ολοκληρωμένη κατανόηση της κοινωνικής τιμωρητικότητας, της ποινικής ατιμωρησίας και των εγκλημάτων των ισχυρών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΑ ΩΣ ΠΕΔΙΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

3.1 Εισαγωγή

Τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα αποτελούν ένα σύνθετο και ιδιαίτερα κρίσιμο πεδίο μελέτης, καθώς δεν μπορούν να κατανοηθούν μόνο ως τεχνικές αστοχίες ή ως αποτέλεσμα μεμονωμένου ανθρώπινου λάθους. Αντίθετα, συνιστούν γεγονότα στα οποία διασταυρώνονται τεχνολογικά συστήματα, οργανωτικές πρακτικές, θεσμικές παραλείψεις, οικονομικές επιλογές και πολιτικές ευθύνες. Για τον λόγο αυτό, η μελέτη τους παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την εγκληματολογία, ιδίως όταν το ερευνητικό ενδιαφέρον στρέφεται στα εγκλήματα των ισχυρών, στην ποινική ατιμωρησία και στην κοινωνική τιμωρητικότητα.

Στην καθημερινή και δημοσιογραφική γλώσσα, τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα συχνά περιγράφονται ως «δυστυχήματα». Ο όρος αυτός, όμως, είναι προβληματικός, καθώς μπορεί να δημιουργήσει την εντύπωση ότι πρόκειται για γεγονότα τυχαία, απρόβλεπτα ή αναπόφευκτα. Η σύγχρονη βιβλιογραφία για τα συστήματα υψηλού κινδύνου έχει δείξει ότι οι μεγάλες τεχνολογικές καταστροφές σπάνια προκύπτουν από μία και μόνη αιτία. Συνήθως αποτελούν προϊόν συσσώρευσης αποτυχιών, παραλείψεων και λανθασμένων αποφάσεων

σε πολλαπλά επίπεδα ενός οργανισμού ή ενός θεσμικού συστήματος (Perrow, 1999; Reason, 1997).

Η θεώρηση αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική για την παρούσα εργασία, καθώς επιτρέπει τη μετατόπιση της ανάλυσης από το μεμονωμένο πρόσωπο προς τις βαθύτερες δομές που παράγουν κίνδυνο. Σε πολλές περιπτώσεις, μετά από ένα σιδηροδρομικό δυστύχημα, η δημόσια συζήτηση επικεντρώνεται στον τελευταίο κρίκο της αλυσίδας: στον μηχανοδηγό, στον σταθμάρχη, στον τεχνικό ή σε κάποιον εργαζόμενο που φέρεται να έκανε το άμεσο λάθος. Ωστόσο, η αποκλειστική εστίαση στο άμεσο λάθος μπορεί να αποκρύψει πιο ουσιαστικές μορφές ευθύνης, όπως η ελλιπής συντήρηση, η υποχρηματοδότηση, η ανεπαρκής στελέχωση, η πλημμελής εποπτεία, η καθυστέρηση στην εγκατάσταση συστημάτων ασφαλείας ή η αποτυχία των ρυθμιστικών αρχών.

Η εγκληματολογική προσέγγιση των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων επιτρέπει να τεθεί ένα κρίσιμο ερώτημα: πότε ένα δυστύχημα παύει να είναι απλώς ένα «ατύχημα» και μπορεί να αναλυθεί ως κοινωνική βλάβη που συνδέεται με την εξουσία; Η απάντηση στο ερώτημα αυτό δεν είναι απλή. Δεν σημαίνει ότι κάθε δυστύχημα είναι αυτομάτως έγκλημα των ισχυρών. Σημαίνει, όμως, ότι ορισμένα δυστυχήματα μπορεί να αποτελούν συνέπεια αποφάσεων ή παραλείψεων ισχυρών οργανισμών, εταιρειών, κρατικών φορέων ή πολιτικών αρχών. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η ανάλυση πρέπει να υπερβεί το επίπεδο της ατομικής αμέλειας και να στραφεί προς την οργανωτική και θεσμική παραγωγή του κινδύνου.

Η έννοια των εγκλημάτων των ισχυρών είναι ιδιαίτερα χρήσιμη σε αυτό το πλαίσιο. Τα εγκλήματα αυτά δεν εμφανίζονται πάντοτε με τη μορφή άμεσης βίας ή ατομικής πρόθεσης. Συχνά εκδηλώνονται μέσα από νόμιμες ή φαινομενικά νόμιμες οργανωτικές πρακτικές, οι οποίες παράγουν σοβαρή κοινωνική βλάβη (Friedrichs, 2010). Στην περίπτωση των σιδηροδρομικών συστημάτων, η βλάβη μπορεί να προκύπτει από τη συστηματική υποβάθμιση της ασφάλειας, την ανοχή σε επικίνδυνες πρακτικές, την υποτίμηση προειδοποιήσεων ή την επιλογή της οικονομικής αποδοτικότητας εις βάρος της προστασίας της ανθρώπινης ζωής.

Η προσέγγιση της κοινωνικής βλάβης είναι επίσης καθοριστική. Οι Hillyard και Tombs (2004) υποστηρίζουν ότι η εγκληματολογία δεν πρέπει να περιορίζεται μόνο σε ό,τι έχει ήδη ποινικοποιηθεί, αλλά οφείλει να εξετάζει ευρύτερες μορφές βλάβης που προκαλούνται από θεσμούς, οργανισμούς ή κρατικές πολιτικές. Η οπτική αυτή είναι εξαιρετικά χρήσιμη για τη μελέτη των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων, διότι πολλές κρίσιμες παραλείψεις μπορεί να μην εμφανίζονται εξ αρχής ως ποινικά κολάσιμες πράξεις, παρότι συμβάλλουν ουσιαστικά στη δημιουργία θανατηφόρων κινδύνων.

Συνεπώς, τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα αποτελούν κατάλληλο πεδίο μελέτης για την παρούσα εργασία για τρεις βασικούς λόγους. Πρώτον, αναδεικνύουν με σαφή τρόπο τη σχέση ανάμεσα στην τεχνική ασφάλεια και στις κοινωνικές δομές εξουσίας. Δεύτερον, επιτρέπουν τη διερεύνηση της ποινικής ατιμωρησίας, καθώς συχνά οι βαθύτερες οργανωτικές ή πολιτικές ευθύνες είναι δυσκολότερο να αποδοθούν ποινικά. Τρίτον, προκαλούν έντονη κοινωνική αντίδραση και απαίτηση για τιμωρία, στοιχείο που τα συνδέει άμεσα με την έννοια της κοινωνικής τιμωρητικότητας.

Με βάση τα παραπάνω, το παρόν κεφάλαιο εξετάζει τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα όχι ως ουδέτερα τεχνικά συμβάντα, αλλά ως κοινωνικά και εγκληματολογικά σημαντικά γεγονότα. Η ανάλυση που ακολουθεί επιδιώκει να δείξει γιατί τέτοιες περιπτώσεις είναι κατάλληλες για τη μελέτη των εγκλημάτων των ισχυρών και γιατί η απόδοση ευθύνης σε αυτές δεν μπορεί να περιοριστεί μόνο στο επίπεδο του άμεσου ανθρώπινου λάθους.

3.2 Από το “ανθρώπινο λάθος” στη συστημική αποτυχία

Η έννοια του ανθρώπινου λάθους κατέχει κεντρική θέση στη δημόσια συζήτηση μετά από μεγάλα δυστυχήματα. Είναι εύκολα κατανοητή, προσωποποιεί την ευθύνη και προσφέρει μια άμεση εξήγηση για ένα τραυματικό γεγονός. Ωστόσο, η επιστημονική βιβλιογραφία έχει δείξει ότι η υπερβολική έμφαση στο ανθρώπινο λάθος μπορεί να είναι παραπλανητική. Ο Reason (1997) υποστηρίζει ότι τα λάθη των εργαζομένων πρέπει να αναλύονται μέσα στο οργανωτικό πλαίσιο που τα καθιστά πιθανά. Με άλλα λόγια, το ερώτημα δεν είναι μόνο ποιος έκανε λάθος, αλλά γιατί το σύστημα επέτρεψε στο λάθος αυτό να οδηγήσει σε καταστροφή.

Η προσέγγιση αυτή είναι κρίσιμη για τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα. Ένας εργαζόμενος μπορεί να κάνει λάθος, αλλά η σοβαρότητα των συνεπειών εξαρτάται από το αν υπάρχουν δικλίδες ασφαλείας, επαρκής εκπαίδευση, σαφείς διαδικασίες, σύγχρονα τεχνικά συστήματα και αποτελεσματική εποπτεία. Όταν αυτά απουσιάζουν ή δυσλειτουργούν, το ανθρώπινο λάθος παύει να είναι μεμονωμένη αιτία και γίνεται σύμπτωμα βαθύτερης συστημικής αποτυχίας.

Ο Perrow (1999), με τη θεωρία των «κανονικών ατυχημάτων», δείχνει ότι τα πολύπλοκα και στενά συνδεδεμένα συστήματα παράγουν κινδύνους που δεν μπορούν πάντα να προβλεφθούν πλήρως. Αυτό δεν απαλλάσσει τους οργανισμούς από την ευθύνη. Αντίθετα, καθιστά ακόμη πιο σημαντική την πρόληψη, την εποπτεία και την οργανωτική λογοδοσία. Στους σιδηροδρόμους, όπου μια μικρή αστοχία μπορεί να έχει μαζικές συνέπειες, η ασφάλεια δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται ως δευτερεύον ζήτημα κόστους, αλλά ως κεντρική θεσμική υποχρέωση.

3.3 Οργανωτική κουλτούρα και κανονικοποίηση της απόκλισης

Η κατανόηση των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων δεν μπορεί να ολοκληρωθεί χωρίς την ανάλυση της οργανωτικής κουλτούρας των φορέων που εμπλέκονται στη λειτουργία των σιδηροδρομικών συστημάτων. Η οργανωτική κουλτούρα αναφέρεται στο σύνολο των αξιών, των αντιλήψεων, των πρακτικών και των προτεραιοτήτων που καθορίζουν τον τρόπο λειτουργίας ενός οργανισμού. Στο πλαίσιο αυτό, η ασφάλεια δεν είναι απλώς τεχνικό ζήτημα, αλλά αποτέλεσμα συγκεκριμένων οργανωτικών επιλογών.

Η Vaughan (1996), μέσα από τη μελέτη της για την καταστροφή του διαστημικού λεωφορείου Challenger, ανέδειξε την έννοια της «κανονικοποίησης της απόκλισης». Σύμφωνα με αυτή την έννοια, πρακτικές που αρχικά θεωρούνται αποκλίνουσες ή επικίνδυνες μπορεί σταδιακά να ενσωματωθούν στη λειτουργία ενός οργανισμού και να θεωρούνται φυσιολογικές. Αυτό συμβαίνει όταν οι αποκλίσεις δεν οδηγούν άμεσα σε καταστροφή και επομένως δεν ενεργοποιούν μηχανισμούς διόρθωσης.

Στους σιδηροδρόμους, η κανονικοποίηση της απόκλισης μπορεί να εκδηλωθεί με πολλούς τρόπους. Για παράδειγμα, η λειτουργία χωρίς πλήρη συστήματα σηματοδότησης, η ανοχή σε ελλείψεις προσωπικού, η χρήση προσωρινών λύσεων ως μόνιμων, ή η παράκαμψη διαδικασιών ασφαλείας για λόγους αποδοτικότητας αποτελούν πρακτικές που μπορούν να παγιωθούν με την πάροδο του χρόνου. Όσο το σύστημα συνεχίζει να λειτουργεί χωρίς εμφανή προβλήματα, αυτές οι αποκλίσεις παύουν να θεωρούνται επικίνδυνες.

Η σημασία της έννοιας αυτής για την παρούσα εργασία είναι ιδιαίτερα μεγάλη. Δείχνει ότι τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα δεν είναι απλώς αποτέλεσμα αιφνίδιων αποτυχιών, αλλά προϊόν μακροχρόνιων διαδικασιών μέσα στις οποίες ο κίνδυνος γίνεται σταδιακά αποδεκτός. Με άλλα λόγια, η καταστροφή δεν είναι ένα μεμονωμένο γεγονός, αλλά το τελικό στάδιο μιας διαδικασίας «κανονικοποίησης» της επικινδυνότητας.

Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και η έννοια της «κουλτούρας ασφαλείας». Ο Dekker (2012) επισημαίνει ότι η ασφάλεια σε έναν οργανισμό εξαρτάται από το κατά πόσο οι εργαζόμενοι μπορούν να αναφέρουν προβλήματα, να εκφράζουν ανησυχίες και να συμμετέχουν στη διαχείριση του κινδύνου χωρίς φόβο κυρώσεων. Όταν η κουλτούρα ενός οργανισμού αποθαρρύνει την αναφορά προβλημάτων ή δίνει προτεραιότητα στην παραγωγικότητα έναντι της ασφαλείας, τότε αυξάνεται η πιθανότητα ατυχημάτων.

3.4 Ο ρόλος των ρυθμιστικών μηχανισμών και των θεσμών

Τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα δεν μπορούν να αναλυθούν ανεξάρτητα από το θεσμικό και ρυθμιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο λειτουργούν οι σιδηρόδρομοι. Οι κανόνες ασφάλειας, οι μηχανισμοί εποπτείας, οι διαδικασίες ελέγχου και οι ανεξάρτητες αρχές αποτελούν βασικούς παράγοντες για την πρόληψη των ατυχημάτων.

Στο ευρωπαϊκό πλαίσιο, η ασφάλεια των σιδηροδρόμων παρακολουθείται από τον European Union Agency for Railways (ERA), ο οποίος συλλέγει δεδομένα και αξιολογεί την απόδοση των εθνικών συστημάτων. Οι εκθέσεις του ERA δείχνουν ότι, παρά τη γενική βελτίωση της ασφάλειας, εξακολουθούν να καταγράφονται σοβαρά δυστυχήματα που συνδέονται με οργανωτικές και θεσμικές αποτυχίες.

Ένα σημαντικό στοιχείο της διερεύνησης των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων είναι ο διαχωρισμός μεταξύ τεχνικής διερεύνησης και ποινικής διαδικασίας. Οι ανεξάρτητοι φορείς διερεύνησης, όπως το Rail Accident Investigation Branch (RAIB) στο Ηνωμένο Βασίλειο, έχουν ως βασικό στόχο τη βελτίωση της ασφάλειας και όχι την απόδοση ποινικής ευθύνης. Οι εκθέσεις τους επικεντρώνονται στον εντοπισμό των αιτιών και στην πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων.

Ωστόσο, η απουσία ποινικής αρμοδιότητας δημιουργεί ένα κρίσιμο ζήτημα: ενώ οι τεχνικές αιτίες ενός δυστυχήματος μπορεί να αναδεικνύονται με σαφήνεια, η μετάφραση αυτών των ευρημάτων σε ποινική ευθύνη δεν είναι αυτονόητη. Συχνά, οι οργανωτικές και θεσμικές αποτυχίες αναγνωρίζονται σε επίπεδο πορισμάτων, αλλά δεν οδηγούν σε αντίστοιχη ποινική λογοδοσία.

Η παρατήρηση αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική για τη συζήτηση περί ποινικής ατιμωρησίας. Δείχνει ότι η ύπαρξη τεχνικής γνώσης για τα αίτια ενός δυστυχήματος δεν συνεπάγεται απαραίτητα και την ύπαρξη μηχανισμών απόδοσης ευθυνών. Με άλλα λόγια, η γνώση δεν οδηγεί αυτόματα σε δικαιοσύνη.

3.5 Οικονομικές και πολιτικές διαστάσεις της ασφάλειας

Η ασφάλεια των σιδηροδρόμων δεν αποτελεί ουδέτερο τεχνικό ζήτημα, αλλά συνδέεται άμεσα με οικονομικές και πολιτικές επιλογές. Οι αποφάσεις που αφορούν τη χρηματοδότηση των υποδομών, τη στελέχωση των υπηρεσιών, την ιδιωτικοποίηση ή την απελευθέρωση της αγοράς επηρεάζουν καθοριστικά το επίπεδο ασφάλειας.

Η πίεση για μείωση κόστους αποτελεί έναν από τους βασικούς παράγοντες που μπορούν να οδηγήσουν σε υποβάθμιση της ασφάλειας. Η καθυστέρηση στην ανανέωση υποδομών, η περιορισμένη συντήρηση και η μείωση του προσωπικού μπορεί να δημιουργήσουν

συνθήκες αυξημένου κινδύνου. Οι αποφάσεις αυτές δεν είναι τεχνικές, αλλά πολιτικές και οικονομικές.

Ο Hopkins (2005) υποστηρίζει ότι πολλές μεγάλες καταστροφές σχετίζονται με αποτυχίες στη διαχείριση κινδύνου και με οργανωτικές πρακτικές που δίνουν προτεραιότητα στην αποδοτικότητα έναντι της ασφάλειας. Η παρατήρηση αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική για την ανάλυση των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων, καθώς δείχνει ότι η ασφάλεια δεν είναι απλώς θέμα τεχνολογίας, αλλά αποτέλεσμα επιλογών.

Σε αυτό το πλαίσιο, η ευθύνη δεν περιορίζεται στους άμεσους χειριστές του συστήματος, αλλά επεκτείνεται σε όσους λαμβάνουν αποφάσεις για την οργάνωση και τη λειτουργία του. Οι πολιτικές επιλογές που επηρεάζουν την ασφάλεια μπορούν να έχουν άμεσες συνέπειες για την ανθρώπινη ζωή, γεγονός που ενισχύει τη σημασία της εγκληματολογικής τους ανάλυσης.

3.6 Σιδηροδρομικά δυστυχήματα ως εγκλήματα των ισχυρών

Οι παραπάνω διαστάσεις, δηλαδή η οργανωτική κουλτούρα, τα ρυθμιστικά πλαίσια και οι οικονομικές επιλογές, δημιουργούν το πλαίσιο μέσα στο οποίο μπορούν να αναλυθούν τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα ως πιθανά εγκλήματα των ισχυρών. Η ανάλυση αυτή δεν βασίζεται στην υπόθεση ότι κάθε δυστύχημα είναι εγκληματικό, αλλά στην αναγνώριση ότι ορισμένες μορφές κοινωνικής βλάβης προκύπτουν από αποφάσεις και πρακτικές που συνδέονται με την εξουσία. Η συζήτηση εστιάζει ειδικά στο ερώτημα γιατί και υπό ποιες προϋποθέσεις τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα μπορούν να ενταχθούν στην κατηγορία των εγκλημάτων των ισχυρών. Η ανάλυση αυτή αποτελεί κεντρικό στοιχείο της εργασίας, καθώς συνδέει το εμπειρικό πεδίο με το θεωρητικό πλαίσιο.

Η ανάλυση των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων ως εγκλημάτων των ισχυρών αποτελεί ένα από τα πιο κρίσιμα και απαιτητικά σημεία της παρούσας εργασίας. Η έννοια των εγκλημάτων των ισχυρών αναφέρεται σε μορφές βλάβης που προκαλούνται στο πλαίσιο της άσκησης εξουσίας και συνδέονται με οργανωτικές, εταιρικές ή κρατικές δραστηριότητες (Friedrichs, 2010). Σε αντίθεση με τα συμβατικά εγκλήματα, τα εγκλήματα αυτά δεν εκδηλώνονται απαραίτητα μέσω άμεσης πρόθεσης ή ορατής παρανομίας, αλλά συχνά μέσω θεσμικά ενσωματωμένων πρακτικών.

Στην περίπτωση των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων, η σύνδεση με τα εγκλήματα των ισχυρών προκύπτει όταν η κοινωνική βλάβη δεν μπορεί να αποδοθεί αποκλειστικά σε ένα μεμονωμένο λάθος, αλλά σχετίζεται με αποφάσεις και παραλείψεις που εντάσσονται σε ευρύτερες δομές εξουσίας. Τέτοιες αποφάσεις μπορεί να περιλαμβάνουν την καθυστέρηση

στην εγκατάσταση κρίσιμων συστημάτων ασφαλείας, τη μείωση του προσωπικού, την υποβάθμιση της συντήρησης ή την αποδυνάμωση των μηχανισμών εποπτείας.

Η προσέγγιση της κοινωνικής βλάβης (social harm) είναι ιδιαίτερα χρήσιμη για την κατανόηση αυτών των φαινομένων. Οι Hillyard και Tombs (2004) υποστηρίζουν ότι η εγκληματολογία πρέπει να εξετάζει όχι μόνο ό,τι έχει ήδη ποινικοποιηθεί, αλλά και μορφές βλάβης που προκαλούνται από θεσμούς και οργανισμούς. Στο πλαίσιο αυτό, οι πρακτικές που αυξάνουν τον κίνδυνο σιδηροδρομικών δυστυχημάτων μπορεί να θεωρηθούν μορφές κοινωνικής βλάβης, ακόμη και αν δεν αναγνωρίζονται άμεσα ως εγκληματικές.

Ένα κρίσιμο στοιχείο της ανάλυσης είναι η έννοια της προβλεψιμότητας. Πολλά σιδηροδρομικά δυστυχήματα δεν αποτελούν εντελώς απρόβλεπτα γεγονότα. Συχνά προηγούνται προειδοποιήσεις, αναφορές εργαζομένων, τεχνικές εκθέσεις ή ενδείξεις δυσλειτουργιών. Όταν οι προειδοποιήσεις αυτές αγνοούνται ή υποβαθμίζονται, τότε η ευθύνη δεν μπορεί να θεωρηθεί τυχαία. Αντίθετα, συνδέεται με τη λήψη αποφάσεων ή την αδράνεια φορέων που διαθέτουν την εξουσία να παρέμβουν.

Η έννοια της οργανωτικής ευθύνης αποκτά ιδιαίτερη σημασία σε αυτό το σημείο. Οι οργανισμοί δεν είναι ουδέτερες δομές, αλλά φορείς που λαμβάνουν αποφάσεις, θέτουν προτεραιότητες και διαχειρίζονται πόρους. Όταν οι αποφάσεις αυτές οδηγούν στη δημιουργία επικίνδυνων συνθηκών, τότε η ευθύνη δεν μπορεί να περιοριστεί σε ατομικό επίπεδο. Η μετατόπιση της ευθύνης προς χαμηλότερα ιεραρχικά επίπεδα αποτελεί χαρακτηριστικό μοτίβο σε περιπτώσεις μεγάλων δυστυχημάτων.

Η Snider (1993) έχει επισημάνει ότι τα εγκλήματα που συνδέονται με ισχυρούς οργανισμούς αντιμετωπίζονται συχνά με ηπιότερο τρόπο από το ποινικό σύστημα. Αυτό οφείλεται σε πολλούς παράγοντες, όπως η πολυπλοκότητα των υποθέσεων, η δυσκολία απόδειξης της ευθύνης, αλλά και οι πολιτικές και οικονομικές επιρροές που ασκούνται στο πλαίσιο της ποινικής διαδικασίας. Στα σιδηροδρομικά δυστυχήματα, η τάση αυτή μπορεί να εκδηλωθεί μέσω της περιορισμένης ποινικής δίωξης ανώτερων στελεχών ή της μετατόπισης της ευθύνης προς τους άμεσους χειριστές.

Επιπλέον, η έννοια της «δομικής βίας» μπορεί να συμβάλει στην κατανόηση των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων. Η δομική βία αναφέρεται σε κοινωνικές δομές που παράγουν βλάβη χωρίς άμεση φυσική βία. Στην περίπτωση των σιδηροδρόμων, η υποβάθμιση της ασφάλειας, η ανεπαρκής επένδυση σε υποδομές και η αποτυχία των θεσμών να προστατεύσουν τους πολίτες μπορούν να θεωρηθούν μορφές δομικής βίας.

Συνολικά, τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα μπορούν να αναλυθούν ως εγκλήματα των ισχυρών όταν πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις: όταν η βλάβη είναι σοβαρή και εκτεταμένη, όταν οι κίνδυνοι ήταν γνωστοί ή προβλέψιμοι, όταν υπήρχε δυνατότητα πρόληψης και όταν οι αποφάσεις που συνέβαλαν στην καταστροφή λαμβάνονταν σε επίπεδα εξουσίας. Η ανάλυση αυτή δεν αποσκοπεί στην αυθαίρετη ποινικοποίηση των δυστυχημάτων, αλλά στην ανάδειξη των μηχανισμών μέσω των οποίων η εξουσία μπορεί να παράγει ή να επιτρέπει τη βλάβη.

3.7 Συμπερασματικές παρατηρήσεις

Η μελέτη των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων ως πεδίου εγκληματολογικής ανάλυσης αναδεικνύει τη σημασία της σύνδεσης μεταξύ τεχνολογίας, οργανωτικών πρακτικών και σχέσεων εξουσίας. Τα δυστυχήματα αυτά δεν αποτελούν απλώς τεχνικές αποτυχίες, αλλά κοινωνικά γεγονότα που αντανακλούν βαθύτερες δομικές συνθήκες.

Η ανάλυση που προηγήθηκε δείχνει ότι η εστίαση στο ανθρώπινο λάθος είναι ανεπαρκής για την κατανόηση των δυστυχημάτων. Αντίθετα, απαιτείται μια συστημική προσέγγιση που λαμβάνει υπόψη την οργανωτική κουλτούρα, τα ρυθμιστικά πλαίσια και τις πολιτικές επιλογές. Η προσέγγιση αυτή επιτρέπει την ανάδειξη μορφών ευθύνης που παραμένουν συχνά αθέατες.

Παράλληλα, η ένταξη των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων στην έννοια των εγκλημάτων των ισχυρών συμβάλλει στη διεύρυνση της εγκληματολογικής ανάλυσης. Δείχνει ότι η κοινωνική βλάβη δεν περιορίζεται σε πράξεις που έχουν ήδη ποινικοποιηθεί, αλλά μπορεί να προκύπτει και από θεσμικές πρακτικές που δεν αντιμετωπίζονται επαρκώς από το ποινικό σύστημα.

Τέλος, η ανάλυση αυτή δημιουργεί τη βάση για το επόμενο κεφάλαιο της εργασίας, στο οποίο εξετάζονται συγκεκριμένες μελέτες περίπτωσης. Μέσα από τη συγκριτική ανάλυση των περιπτώσεων, θα διερευνηθεί πώς εκδηλώνονται στην πράξη οι έννοιες της κοινωνικής τιμωρητικότητας και της ποινικής ατιμωρησίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

4.1 Εισαγωγή στη μεθοδολογική προσέγγιση

Η παρούσα διπλωματική εργασία εντάσσεται στο πεδίο της ποιοτικής εγκληματολογικής έρευνας και αποσκοπεί στη διερεύνηση της κοινωνικής τιμωρητικότητας και της ποινικής ατιμωρησίας στο πλαίσιο εγκλημάτων των ισχυρών, με ειδική εστίαση στα σιδηροδρομικά δυστυχήματα ως εμπειρικό πεδίο ανάλυσης. Τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα, αν και συχνά αντιμετωπίζονται ως τεχνικές αστοχίες ή ως αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους, αποτελούν στην πραγματικότητα σύνθετα κοινωνικά φαινόμενα, τα οποία εμπλέκουν θεσμικούς, οργανωτικούς και πολιτικούς παράγοντες.

Στο πλαίσιο αυτό, η έρευνα επιδιώκει να μετατοπίσει το ερμηνευτικό βάρος από την ατομική ευθύνη προς τη διερεύνηση δομικών μορφών ευθύνης, εξετάζοντας κατά πόσο τα εν λόγω δυστυχήματα μπορούν να ενταχθούν στην κατηγορία των εγκλημάτων των ισχυρών. Παράλληλα, αναλύεται ο τρόπος με τον οποίο τα ποινικά συστήματα και οι κοινωνίες αντιδρούν σε αυτά τα γεγονότα, με ιδιαίτερη έμφαση στις έννοιες της κοινωνικής τιμωρητικότητας και της ποινικής ατιμωρησίας.

Η επιλογή της ποιοτικής μεθοδολογίας βασίζεται στη φύση του ερευνητικού αντικειμένου. Τα φαινόμενα της ποινικής ατιμωρησίας και της κοινωνικής τιμωρητικότητας δεν μπορούν να αποτυπωθούν επαρκώς μέσω ποσοτικών δεικτών, καθώς σχετίζονται με διαδικασίες ερμηνείας, κοινωνικές κατασκευές και σχέσεις εξουσίας. Η ποιοτική προσέγγιση επιτρέπει την εις βάθος κατανόηση των φαινομένων, εστιάζοντας στο περιεχόμενο, στις σημασίες και στα συμφραζόμενα μέσα στα οποία αυτά εκδηλώνονται (Creswell, 2013).

Επιπλέον, η εργασία υιοθετεί ερμηνευτική επιστημολογική προσέγγιση, σύμφωνα με την οποία η κοινωνική πραγματικότητα δεν είναι αντικειμενική και ανεξάρτητη από τον παρατηρητή, αλλά διαμορφώνεται μέσω κοινωνικών διαδικασιών και νοηματοδοτήσεων (Bryman, 2016). Στο πλαίσιο αυτό, το έγκλημα, η ποινή και η ατιμωρησία αντιμετωπίζονται ως κοινωνικά φαινόμενα που συνδέονται με το ιστορικό, πολιτικό και θεσμικό περιβάλλον.

Η μεθοδολογική επιλογή της παρούσας εργασίας συνδέεται άμεσα με το θεωρητικό πλαίσιο που αναπτύχθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια. Συγκεκριμένα, οι έννοιες της κοινωνικής τιμωρητικότητας, της ποινικής ατιμωρησίας και των εγκλημάτων των ισχυρών απαιτούν ερμηνευτική προσέγγιση, καθώς δεν αποτελούν μετρήσιμες μεταβλητές αλλά θεωρητικά κατασκευάσματα που αναλύονται μέσα από κοινωνικές και θεσμικές πρακτικές.

4.2 Ερευνητικός σχεδιασμός, ερωτήματα και στόχοι της έρευνας

Ο ερευνητικός σχεδιασμός της παρούσας μελέτης βασίζεται στη συγκριτική μελέτη περιπτώσεων (comparative case study design). Η μελέτη περίπτωσης αποτελεί ιδιαίτερα κατάλληλη μεθοδολογική προσέγγιση όταν το ερευνητικό ενδιαφέρον επικεντρώνεται στην εις

βάθος κατανόηση σύνθετων φαινομένων μέσα στο πραγματικό τους πλαίσιο (Yin, 2014). Στην παρούσα εργασία, τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα δεν αντιμετωπίζονται ως απομονωμένα γεγονότα, αλλά ως περιπτώσεις που εντάσσονται σε συγκεκριμένα κοινωνικά και θεσμικά συμφραζόμενα.

Η επιλογή της πολλαπλής μελέτης περιπτώσεων (multiple case study) επιτρέπει τη σύγκριση διαφορετικών περιστατικών και την ανάδειξη κοινών μοτίβων, αλλά και διαφοροποιήσεων μεταξύ των περιπτώσεων. Η συγκριτική διάσταση της έρευνας είναι κρίσιμη, καθώς δίνει τη δυνατότητα διερεύνησης της επίδρασης των θεσμικών και πολιτικών πλαισίων στην ποινική αντιμετώπιση των δυστυχημάτων.

Συγκεκριμένα, η έρευνα εξετάζει πέντε σιδηροδρομικά δυστυχήματα από διαφορετικές χώρες, τα οποία παρουσιάζουν σημαντικές ομοιότητες ως προς τη σοβαρότητα και τον κοινωνικό τους αντίκτυπο, αλλά και σημαντικές διαφορές ως προς τη θεσμική διαχείριση και την ποινική τους αντιμετώπιση. Η σύγκριση αυτών των περιπτώσεων επιτρέπει την ανάλυση του τρόπου με τον οποίο διαφορετικά συστήματα δικαιοσύνης και διαφορετικά κοινωνικά πλαίσια επηρεάζουν την απόδοση ευθυνών.

Ο ερευνητικός σχεδιασμός μπορεί επίσης να χαρακτηριστεί ως επαγωγικός (inductive), καθώς δεν αποσκοπεί στον έλεγχο προκαθορισμένων υποθέσεων, αλλά στην ανάπτυξη ερμηνειών και συμπερασμάτων μέσα από την ανάλυση των δεδομένων. Η επαγωγική προσέγγιση είναι ιδιαίτερα κατάλληλη για τη μελέτη φαινομένων που δεν έχουν διερευνηθεί επαρκώς ή που απαιτούν σύνθετη ερμηνεία.

Παράλληλα, η έρευνα έχει και στοιχεία αναλυτικής γενίκευσης (analytic generalization), καθώς τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τις μελέτες περίπτωσης συνδέονται με το θεωρητικό πλαίσιο και συμβάλλουν στη γενικότερη κατανόηση των φαινομένων της τιμωρητικότητας και της ατιμωρησίας (Yin, 2014).

Το βασικό ερευνητικό ερώτημα της παρούσας εργασίας διατυπώνεται ως εξής: Σε ποιο βαθμό τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα μπορούν να ερμηνευθούν ως εγκλήματα των ισχυρών και πώς εκδηλώνονται η κοινωνική τιμωρητικότητα και η ποινική ατιμωρησία σε αυτά;

Το ερώτημα αυτό αποτυπώνει τον κεντρικό στόχο της έρευνας, ο οποίος είναι η διερεύνηση της σχέσης μεταξύ εγκλήματος, εξουσίας και ποινικής αντίδρασης. Η διατύπωση του ερωτήματος βασίζεται στο θεωρητικό πλαίσιο της εργασίας και συνδέεται άμεσα με τις έννοιες που αναπτύχθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια.

Παράλληλα, διατυπώνονται επιμέρους ερευνητικά ερωτήματα, τα οποία καθοδηγούν την εμπειρική ανάλυση:

- Ποιες μορφές ευθύνης αναδεικνύονται σε κάθε περίπτωση και ποιοι είναι οι βασικοί φορείς αυτής της ευθύνης;
- Πώς ανταποκρίνονται τα ποινικά συστήματα στις συγκεκριμένες περιπτώσεις;
- Υπάρχουν ενδείξεις επιλεκτικής ποινικής μεταχείρισης ή διαφοροποίησης στην επιβολή κυρώσεων;
- Ποιος είναι ο ρόλος της κοινωνικής αντίδρασης και των μέσων ενημέρωσης;
- Πώς διαφοροποιείται η ποινική αντιμετώπιση μεταξύ των χωρών;

Οι στόχοι της έρευνας περιλαμβάνουν:

- την ανάλυση των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων ως πιθανών εγκλημάτων των ισχυρών,
- τη διερεύνηση της ποινικής αντίδρασης σε διαφορετικά θεσμικά πλαίσια,
- την ανάδειξη της σχέσης μεταξύ κοινωνικής τιμωρητικότητας και ατιμωρησίας,
- και τη συμβολή στη θεωρητική κατανόηση των εν λόγω φαινομένων.

Η σαφής διατύπωση των ερευνητικών ερωτημάτων και στόχων αποτελεί βασικό στοιχείο της μεθοδολογικής συνέπειας της εργασίας και εξασφαλίζει τη συνοχή μεταξύ θεωρίας και εμπειρικής ανάλυσης.

4.3 Επιλογή των μελετών περίπτωσης και κριτήρια ένταξης

Η επιλογή των μελετών περίπτωσης στην παρούσα εργασία δεν έγινε τυχαία, αλλά στηρίχθηκε σε στοχευμένη δειγματοληψία σκοπιμότητας (*purposive sampling*), δηλαδή σε συνειδητή επιλογή περιπτώσεων που κρίνονται θεωρητικά και αναλυτικά κατάλληλες για την απάντηση των ερευνητικών ερωτημάτων. Στην ποιοτική έρευνα, η λογική αυτή θεωρείται όχι μόνο αποδεκτή αλλά και αναγκαία, καθώς το ζητούμενο δεν είναι η στατιστική αντιπροσωπευτικότητα, αλλά η εις βάθος ανάλυση περιπτώσεων που παρουσιάζουν ιδιαίτερη σημασία για το υπό εξέταση φαινόμενο (Patton, 2002).

Οι πέντε περιπτώσεις που επελέγησαν , Τέμπη, Amagasaki, Potters Bar, Santiago de Compostela και Pioltello, συγκροτούν ένα συγκριτικό δείγμα με κοινά και ταυτόχρονα διαφοροποιημένα χαρακτηριστικά. Κοινό τους σημείο είναι ότι πρόκειται για σοβαρά σιδηροδρομικά δυστυχήματα με ανθρώπινες απώλειες, ισχυρό κοινωνικό αντίκτυπο και σημαντική δημόσια συζήτηση γύρω από την ευθύνη, τις θεσμικές παραλείψεις και την ποινική διαχείριση. Παράλληλα, οι περιπτώσεις διαφοροποιούνται ως προς το θεσμικό

περιβάλλον, το μοντέλο οργάνωσης των σιδηροδρόμων, τη σχέση κράτους και ιδιωτικών φορέων, την ένταση της κοινωνικής αντίδρασης και τον τρόπο με τον οποίο λειτούργησε η ποινική δικαιοσύνη.

Η επιλογή αυτή εξυπηρετεί τη συγκριτική λογική της έρευνας. Δεν επιδιώκεται απλώς η περιγραφή πέντε δυστυχημάτων, αλλά η αναζήτηση επαναλαμβανόμενων μοτίβων και κρίσιμων διαφορών. Το ζητούμενο είναι να εξεταστεί αν, πέρα από τις επιμέρους εθνικές ιδιαιτερότητες, μπορούν να εντοπιστούν κοινοί μηχανισμοί με τους οποίους η ευθύνη μετατοπίζεται προς χαμηλότερα ιεραρχικά επίπεδα, ενώ οι δομικές ή οργανωτικές ευθύνες παραμένουν λιγότερο ορατές ή λιγότερο ποινικοποιημένες.

Τα βασικά κριτήρια ένταξης των περιπτώσεων ήταν τέσσερα. Πρώτον, η σοβαρότητα του συμβάντος, όπως αποτυπώνεται στον αριθμό των θυμάτων, στο μέγεθος της βλάβης και στη δημόσια απήχηση. Δεύτερον, η ύπαρξη επαρκούς υλικού προς ανάλυση, ώστε η κάθε περίπτωση να μπορεί να μελετηθεί τεκμηριωμένα. Τρίτον, η ύπαρξη ενδείξεων ότι το δυστύχημα δεν μπορεί να ερμηνευθεί αποκλειστικά ως ατομικό λάθος, αλλά συνδέεται με οργανωτικές, θεσμικές ή πολιτικές αποτυχίες. Τέταρτον, η δυνατότητα συγκριτικής αξιοποίησης της περίπτωσης στο πλαίσιο της διεθνούς ανάλυσης.

Η επιλογή των συγκεκριμένων περιπτώσεων επιτρέπει επίσης μια ισορροπία ανάμεσα σε ευρωπαϊκά και μη ευρωπαϊκά παραδείγματα. Η ένταξη της Ιαπωνίας δίπλα σε τέσσερις ευρωπαϊκές περιπτώσεις είναι μεθοδολογικά χρήσιμη, διότι εισάγει μια διαφοροποιημένη διοικητική και πολιτισμική παράδοση ως προς την ευθύνη, την εταιρική πειθαρχία και την αντίδραση των θεσμών. Με αυτόν τον τρόπο, η έρευνα αποφεύγει να εγκλωβιστεί σε έναν στενά ευρωκεντρικό ορίζοντα και ενισχύει τη συγκριτική της δυναμική.

4.4 Πηγές δεδομένων και διαδικασία συλλογής υλικού

Η παρούσα έρευνα βασίζεται αποκλειστικά σε δευτερογενή δεδομένα. Η επιλογή αυτή συνδέεται τόσο με τη φύση του αντικειμένου όσο και με τον σκοπό της μελέτης. Τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα που εξετάζονται αποτελούν ήδη ολοκληρωμένα κοινωνικά και ποινικά γεγονότα, γύρω από τα οποία έχει παραχθεί σημαντικός όγκος τεκμηρίωσης. Ως εκ τούτου, η άντληση και η συστηματική επεξεργασία δευτερογενούς υλικού κρίνεται όχι μόνο επαρκής αλλά και καταλληλότερη για τους στόχους της εργασίας.

Οι βασικές κατηγορίες πηγών που αξιοποιούνται είναι οι εξής: επίσημες εκθέσεις και πορίσματα διερεύνησης, δικαστικά έγγραφα και αποφάσεις όπου είναι διαθέσιμα, δημόσια έγγραφα κρατικών ή ανεξάρτητων αρχών, ακαδημαϊκή βιβλιογραφία, επιστημονικά άρθρα,

καθώς και έγκυρες δημοσιογραφικές πηγές. Η καθεμία από αυτές τις κατηγορίες υπηρετεί διαφορετική λειτουργία στην έρευνα. Οι επίσημες εκθέσεις παρέχουν τεχνική και θεσμική αποτύπωση των δυστυχημάτων, τα δικαστικά υλικά φωτίζουν τον τρόπο απόδοσης ευθύνης, η ακαδημαϊκή βιβλιογραφία προσφέρει θεωρητικά εργαλεία ερμηνείας και οι δημοσιογραφικές πηγές βοηθούν στην κατανόηση της δημόσιας αντιπαράθεσης και της κοινωνικής πρόσληψης των γεγονότων.

Η συλλογή των δεδομένων οργανώθηκε με βάση έναν άξονα διπλής αναζήτησης. Από τη μία πλευρά, πραγματοποιήθηκε αναζήτηση υλικού ανά περίπτωση, με στόχο τη συγκέντρωση όλων των κρίσιμων στοιχείων για κάθε δυστύχημα ξεχωριστά. Από την άλλη, πραγματοποιήθηκε θεματική αναζήτηση με λέξεις-κλειδιά που αφορούν έννοιες όπως ευθύνη, ατιμωρησία, ρυθμιστική αποτυχία, εταιρική ευθύνη, κρατική παράλειψη, ποινική δίωξη, δημόσια αντίδραση και κοινωνική κατασκευή του δυστυχήματος. Με τον τρόπο αυτό, το υλικό δεν οργανώθηκε μόνο κατά περίπτωση αλλά και κατά αναλυτική κατηγορία.

Ιδιαίτερη σημασία αποδόθηκε στην αξιολόγηση της αξιοπιστίας των πηγών. Δεν αντιμετωπίζονται όλες οι πηγές ως ισότιμες. Η εργασία δίνει προτεραιότητα σε επίσημα και ακαδημαϊκά τεκμήρια, ενώ οι δημοσιογραφικές πηγές χρησιμοποιούνται συμπληρωματικά και κυρίως για την αποτύπωση της δημόσιας συζήτησης, όχι ως μοναδικό αποδεικτικό υλικό. Η κριτική ανάγνωση των πηγών είναι απαραίτητη, ιδίως σε υποθέσεις με έντονη πολιτική και κοινωνική φόρτιση, όπου η πληροφορία συχνά μεταδίδεται μέσα από συγκρουόμενα αφηγήματα.

Η χρήση πολλαπλών πηγών σχετίζεται με τη μεθοδολογική αρχή της τριγωνοποίησης. Η τριγωνοποίηση επιτρέπει τη διασταύρωση των ευρημάτων από διαφορετικά είδη δεδομένων, μειώνοντας τον κίνδυνο μονομερούς ερμηνείας και ενισχύοντας την εσωτερική εγκυρότητα της έρευνας (Denzin, 1978). Για παράδειγμα, μια διαπίστωση περί οργανωτικής ευθύνης δεν στηρίζεται μόνο σε δημοσιογραφική αναφορά, αλλά εξετάζεται σε σχέση με πορίσματα, δικαστικές εξελίξεις και επιστημονικές αναλύσεις.

4.5 Μέθοδος ανάλυσης των δεδομένων

Η επεξεργασία του εμπειρικού υλικού πραγματοποιείται μέσω θεματικής ανάλυσης (thematic analysis). Η θεματική ανάλυση αποτελεί μία από τις πιο ευέλικτες και λειτουργικές τεχνικές της ποιοτικής έρευνας, καθώς επιτρέπει τον συστηματικό εντοπισμό επαναλαμβανόμενων μοτίβων νοήματος μέσα σε ένα εκτεταμένο και ετερογενές σώμα δεδομένων (Braun & Clarke, 2006). Για τους σκοπούς της παρούσας εργασίας, η συγκεκριμένη μέθοδος κρίνεται ιδιαίτερα κατάλληλη, επειδή επιτρέπει τη σύνδεση εμπειρικών περιπτώσεων με θεωρητικές

κατηγορίες όπως τα εγκλήματα των ισχυρών, η ποινική ατιμωρησία και η κοινωνική τιμωρητικότητα.

Η ανάλυση αναπτύσσεται σε διαδοχικά στάδια. Στο πρώτο στάδιο πραγματοποιείται επαναλαμβανόμενη ανάγνωση του υλικού, με στόχο την εξοικείωση με το περιεχόμενο και τον εντοπισμό κρίσιμων σημείων. Στο δεύτερο στάδιο ακολουθεί η αρχική κωδικοποίηση, δηλαδή η επισήμανση στοιχείων που σχετίζονται με ζητήματα ευθύνης, θεσμικής αποτυχίας, ποινικής διαχείρισης, κοινωνικής αντίδρασης και απονομής δικαιοσύνης. Στο τρίτο στάδιο, οι επιμέρους κώδικες ομαδοποιούνται σε ευρύτερες θεματικές κατηγορίες. Στο τέταρτο στάδιο, οι κατηγορίες αυτές εξετάζονται συγκριτικά ανά περίπτωση, ώστε να εντοπιστούν σταθερά μοτίβα αλλά και αποκλίσεις.

Οι βασικές αναλυτικές κατηγορίες που οργανώνουν την έρευνα είναι οι εξής: α) μορφές ευθύνης, β) επίπεδα λογοδοσίας, γ) θεσμική και ποινική αντίδραση, δ) κοινωνική και επικοινωνιακή πρόσληψη του δυστυχήματος, και ε) ενδείξεις ατιμωρησίας ή επιλεκτικής ποινικής μεταχείρισης. Οι κατηγορίες αυτές δεν επιβλήθηκαν μηχανικά εκ των προτέρων, αλλά προέκυψαν από τη συνάντηση θεωρίας και υλικού. Με άλλα λόγια, η ανάλυση έχει έναν μικτό χαρακτήρα: είναι μερικώς θεωρητικά κατευθυνόμενη και μερικώς επαγωγική.

Η συγκριτική ανάλυση δεν περιορίζεται σε μια περιγραφική παράθεση ομοιοτήτων και διαφορών. Στόχος είναι να αναδειχθούν οι μηχανισμοί μέσω των οποίων παράγεται ή αποκρύπτεται η ευθύνη. Για παράδειγμα, εξετάζεται αν η ευθύνη προσωποποιείται σε έναν χαμηλόβαθμο εργαζόμενο, αν διαχέεται αόριστα σε «παθογένειες» του συστήματος ή αν τελικά φθάνει σε διοικητικά και πολιτικά επίπεδα. Με αυτή τη λογική, η θεματική ανάλυση λειτουργεί ως εργαλείο ερμηνείας και όχι απλής ταξινόμησης.

4.6 Εγκυρότητα, αξιοπιστία και αναστοχαστικότητα

Στην ποιοτική έρευνα, η εγκυρότητα και η αξιοπιστία δεν νοούνται με τον ίδιο τρόπο όπως στην ποσοτική. Το ζητούμενο δεν είναι η αναπαραγωγή ενός στατιστικού αποτελέσματος, αλλά η πειστική, διαφανής και τεκμηριωμένη ερμηνεία των δεδομένων. Στην παρούσα εργασία, η εγκυρότητα ενισχύεται μέσα από τρεις κυρίως άξονες: τη θεωρητική συνέπεια, την πολλαπλότητα των πηγών και τη σαφή περιγραφή της ερευνητικής διαδικασίας.

Η θεωρητική συνέπεια εξασφαλίζεται μέσω της σταθερής σύνδεσης του εμπειρικού υλικού με το θεωρητικό πλαίσιο. Οι ερμηνείες δεν προκύπτουν αυθαίρετα, αλλά εδράζονται στις έννοιες που έχουν ήδη αναπτυχθεί στο δεύτερο κεφάλαιο. Η πολλαπλότητα των πηγών, όπως ήδη αναφέρθηκε, ενισχύει την εσωτερική εγκυρότητα μέσω τριγωνοποίησης. Τέλος, η λεπτομερής

παρουσίαση των σταδίων της συλλογής και της ανάλυσης των δεδομένων ενισχύει τη μεθοδολογική διαφάνεια.

Η αξιοπιστία της έρευνας συνδέεται με τη δυνατότητα παρακολούθησης της αναλυτικής πορείας. Γι' αυτόν τον λόγο, η εργασία καθιστά σαφή τα κριτήρια επιλογής των περιπτώσεων, τις κατηγορίες πηγών που χρησιμοποιούνται και τις θεματικές ενότητες μέσα από τις οποίες οργανώνεται η ανάλυση. Με αυτόν τον τρόπο, ο αναγνώστης μπορεί να κατανοήσει πώς προέκυψαν τα συμπεράσματα.

Ιδιαίτερη σημασία έχει και η αναστοχαστικότητα του ερευνητή. Επειδή το αντικείμενο της εργασίας είναι κοινωνικά και πολιτικά φορτισμένο, απαιτείται διαρκής επίγνωση του κινδύνου να υπερισχύσουν αξιολογικές κρίσεις έναντι της αναλυτικής τεκμηρίωσης. Η παρούσα εργασία επιχειρεί να διατηρήσει την αναγκαία κριτική στάση χωρίς να διολισθαίνει σε δογματικές βεβαιότητες. Η κριτική προσέγγιση των φαινομένων δεν σημαίνει προαποφασισμένο συμπέρασμα, αλλά συστηματική αναζήτηση των μηχανισμών μέσα από τους οποίους οργανώνεται η ευθύνη και η ποινική αντίδραση.

4.7 Περιορισμοί της έρευνας και δεοντολογικές επισημάνσεις

Όπως κάθε ποιοτική έρευνα, έτσι και η παρούσα μελέτη παρουσιάζει ορισμένους περιορισμούς.

Ο πρώτος αφορά την εξάρτηση από δευτερογενή δεδομένα. Η έρευνα δεν περιλαμβάνει πρωτογενές υλικό, όπως συνεντεύξεις ή επιτόπια παρατήρηση, γεγονός που σημαίνει ότι η ανάλυση βασίζεται σε ήδη παραγόμενο λόγο και τεκμηρίωση. Αυτό μπορεί να περιορίζει την πρόσβαση σε ανεπίσημες οπτικές ή σε πτυχές που δεν καταγράφηκαν δημοσίως. Ο δεύτερος περιορισμός αφορά την ανομοιογένεια των διαθέσιμων δεδομένων από χώρα σε χώρα. Ορισμένες περιπτώσεις διαθέτουν εκτενή πορισματική και δικαστική τεκμηρίωση, ενώ άλλες καλύπτονται περισσότερο μέσα από δημοσιογραφικές πηγές. Η διαφοροποίηση αυτή δεν ακυρώνει τη συγκριτική ανάλυση, απαιτεί όμως προσοχή στην εξαγωγή συμπερασμάτων. Ο τρίτος περιορισμός σχετίζεται με τη φύση της αναλυτικής γενίκευσης. Η έρευνα δεν επιδιώκει στατιστική γενίκευση προς το σύνολο των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων διεθνώς. Τα συμπεράσματα αφορούν πρωτίστως τις συγκεκριμένες περιπτώσεις και, σε δεύτερο επίπεδο, συμβάλλουν στη θεωρητική συζήτηση για τα εγκλήματα των ισχυρών και την ποινική ατιμωρησία.

Ως προς τη δεοντολογία, η εργασία βασίζεται αποκλειστικά σε δημόσια διαθέσιμο υλικό και δεν περιλαμβάνει επεξεργασία προσωπικών ή ευαίσθητων δεδομένων. Παρ' όλα αυτά, η

δεοντολογική διάσταση δεν εξαντλείται στην τυπική απουσία συνεντεύξεων ή προσωπικών δεδομένων. Αντίθετα, αφορά και τον τρόπο γραφής και παρουσίασης των περιπτώσεων. Η αναφορά σε δυστυχήματα με μεγάλο ανθρώπινο κόστος απαιτεί προσοχή, ακρίβεια και αποφυγή πιο απλής διατύπωσης. Η εργασία επιδιώκει να διατηρήσει επιστημονικό ύφος και σεβασμό απέναντι στα θύματα, χωρίς να αποδυναμώνει την κριτική της διάσταση.

Συνολικά, η μεθοδολογική στρατηγική της παρούσας εργασίας κρίνεται κατάλληλη για τους στόχους της. Η ποιοτική συγκριτική μελέτη περιπτώσεων, σε συνδυασμό με θεματική ανάλυση δευτερογενούς υλικού, επιτρέπει τη συστηματική διερεύνηση των ερευνητικών ερωτημάτων και δημιουργεί μια συνεκτική γέφυρα ανάμεσα στο θεωρητικό πλαίσιο και την εμπειρική ανάλυση που ακολουθεί στα επόμενα κεφάλαια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΔΥΣΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ ΤΩΝ ΙΣΧΥΡΩΝ

5.1 Εισαγωγή

Το παρόν κεφάλαιο επιχειρεί μια εις βάθος ανάλυση επιλεγμένων σιδηροδρομικών δυστυχημάτων σε διαφορετικά εθνικά και θεσμικά πλαίσια, με στόχο τη διερεύνηση της σχέσης μεταξύ κοινωνικής τιμωρητικότητας και ποινικής ατιμωρησίας. Τα δυστυχήματα αυτά δεν αντιμετωπίζονται απλώς ως τεχνικά γεγονότα, αλλά ως σύνθετα κοινωνικά και οργανωσιακά φαινόμενα που ενδέχεται να εμπίπτουν στην κατηγορία των «εγκλημάτων των ισχυρών».

Σύμφωνα με τη σχετική βιβλιογραφία, τα μεγάλης κλίμακας τεχνολογικά ατυχήματα αποτελούν προϊόντα «συστημικών αποτυχιών» (system accidents), όπου η αλληλεπίδραση τεχνικών, οργανωσιακών και θεσμικών παραγόντων οδηγεί σε καταστροφικά αποτελέσματα (Leveson, 2012, pp. 23–25). Στο πλαίσιο αυτό, η έννοια της ευθύνης καθίσταται ιδιαίτερα σύνθετη, καθώς δεν περιορίζεται σε μεμονωμένα άτομα αλλά εκτείνεται σε οργανισμούς και θεσμούς.

Η ανάλυση που ακολουθεί οργανώνεται γύρω από έξι άξονες για κάθε περίπτωση: (α) πραγματικά περιστατικά, (β) τεχνικά αίτια, (γ) θεσμικές ευθύνες, (δ) ποινική διερεύνηση, (ε) κοινωνική αντίδραση και (στ) κριτική εγκληματολογική αποτίμηση.

5.2 Τέμπη (Ελλάδα, 2023)

Το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη, το οποίο σημειώθηκε στις 28 Φεβρουαρίου 2023, συνιστά ένα από τα πλέον χαρακτηριστικά παραδείγματα σύγχρονου τεχνολογικού ατυχήματος με έντονη κοινωνική, πολιτική και εγκληματολογική διάσταση. Η μετωπική σύγκρουση επιβατικής και εμπορικής αμαξοστοιχίας, η οποία είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο 57 ατόμων και τον τραυματισμό δεκάδων, δεν μπορεί να ερμηνευθεί επαρκώς ως αποτέλεσμα ενός μεμονωμένου ανθρώπινου σφάλματος, αλλά οφείλει να αναλυθεί ως προϊόν σύνθετων και αλληλεπιδρώντων συστημικών αποτυχιών.

Η αρχική δημόσια αφήγηση του δυστυχήματος επικεντρώθηκε στην ευθύνη του σταθμάρχη Λάρισας, ο οποίος φέρεται να έδωσε λανθασμένη εντολή δρομολόγησης, με αποτέλεσμα τα δύο τρένα να κινηθούν επί μακρόν στην ίδια γραμμή. Ωστόσο, η ερμηνεία αυτή, αν και τεχνικά ακριβής ως προς το άμεσο αίτιο, αποδεικνύεται ανεπαρκής όταν εξεταστεί υπό το πρίσμα της θεωρίας των «συστημικών ατυχημάτων», σύμφωνα με την οποία τα καταστροφικά συμβάντα σε πολύπλοκα τεχνολογικά συστήματα προκύπτουν από τη σύμπτωση πολλαπλών αποτυχιών σε διαφορετικά επίπεδα του συστήματος (Leveson, 2012, pp. 23–25). Στην περίπτωση των Τεμπών, η απουσία κρίσιμων τεχνολογικών δικλείδων ασφαλείας, σε συνδυασμό με οργανωτικές και θεσμικές αδυναμίες, δημιούργησε τις προϋποθέσεις για την εκδήλωση του δυστυχήματος.

Ιδιαίτερη σημασία έχει η διαπίστωση ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο στο συγκεκριμένο τμήμα δεν διέθετε λειτουργικό σύστημα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης, γεγονός που σήμαινε ότι η διαχείριση της κυκλοφορίας βασιζόταν σε χειροκίνητες διαδικασίες. Επιπλέον, το σύστημα αυτόματης προστασίας συρμών (ETCS), το οποίο αποτελεί βασική προδιαγραφή ασφάλειας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, είτε δεν είχε εγκατασταθεί είτε δεν λειτουργούσε επαρκώς. Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Σιδηροδρόμων επισημαίνει ότι τα συστήματα αυτά έχουν σχεδιαστεί ακριβώς για να αποτρέπουν συγκρούσεις ακόμη και σε περιπτώσεις ανθρώπινου λάθους (European Union Agency for Railways, 2023, pp. 12–15). Η απουσία τους, συνεπώς, δεν αποτελεί απλώς τεχνική έλλειψη, αλλά ένδειξη βαθύτερης αποτυχίας σχεδιασμού και υλοποίησης πολιτικών ασφαλείας.

Η ανεπάρκεια αυτή συνδέεται άμεσα με το ευρύτερο θεσμικό και οργανωσιακό πλαίσιο λειτουργίας του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος. Η διάκριση μεταξύ φορέα υποδομής και φορέα εκμετάλλευσης, η οποία επιβλήθηκε στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών πολιτικών απελευθέρωσης της αγοράς, είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός πολυκερματισμένου συστήματος, στο οποίο οι ευθύνες κατανέμονται μεταξύ διαφορετικών οργανισμών. Όπως επισημαίνουν οι Tombs και Whyte (2015, pp. 68–70), τέτοιου είδους θεσμικές διαρθρώσεις

ενδέχεται να οδηγούν σε «διάχυση της ευθύνης», καθιστώντας δυσχερή την απόδοσή της σε συγκεκριμένους δρώντες.

Παράλληλα, η μακροχρόνια υπο-επένδυση στις σιδηροδρομικές υποδομές, σε συνδυασμό με καθυστερήσεις στην υλοποίηση έργων εκσυγχρονισμού, συνέβαλαν στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος μειωμένης ασφάλειας. Οι καθυστερήσεις αυτές δεν μπορούν να θεωρηθούν ουδέτερες διοικητικές αστοχίες, αλλά ενδέχεται να ερμηνευθούν ως αποτέλεσμα πολιτικών επιλογών που προτεραιοποιούν άλλες παραμέτρους έναντι της ασφάλειας. Στην περίπτωση των Τεμπών, ιδιαίτερη σημασία για την κατανόηση των συνθηκών που συνέβαλαν στην πρόκληση του δυστυχήματος έχει η μακροχρόνια ενδυνάμωση του ανθρώπινου δυναμικού του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ). Κατά την περίοδο της δημοσιονομικής κρίσης και των πολιτικών δημοσιονομικής προσαρμογής που εφαρμόστηκαν στην Ελλάδα μετά το 2010, ο ΟΣΕ υπέστη σημαντική συρρίκνωση του προσωπικού του μέσω υποχρεωτικών συνταξιοδοτήσεων, μετατάξεων και περιορισμού των προσλήψεων. Σύμφωνα με στοιχεία που έχουν παρουσιαστεί σε επίσημες εκθέσεις και δημόσιες παρεμβάσεις αρμόδιων φορέων, η μείωση του προσωπικού υπήρξε ιδιαίτερα εκτεταμένη, επηρεάζοντας κρίσιμες ειδικότητες που σχετίζονται με τη λειτουργία, τη συντήρηση και την ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου (ΕΟΔΑΣΑΜ, 2025· Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2023). Η συρρίκνωση αυτή δεν συνιστά απλώς ένα ζήτημα διοικητικής οργάνωσης, αλλά έναν παράγοντα που επηρεάζει άμεσα την ικανότητα ενός οργανισμού να διαχειρίζεται αποτελεσματικά τους κινδύνους. Η βιβλιογραφία για τα οργανωτικά ατυχήματα και τα συστήματα υψηλού κινδύνου έχει αναδείξει ότι η ασφάλεια δεν εξαρτάται αποκλειστικά από την τεχνολογία ή την τήρηση τυπικών διαδικασιών, αλλά και από τη διαθεσιμότητα επαρκούς, κατάλληλα εκπαιδευμένου και έμπειρου προσωπικού (Reason, 1997· Hopkins, 2008). Η απώλεια μεγάλου αριθμού εργαζομένων συνεπάγεται συχνά απώλεια θεσμικής μνήμης, περιορισμό της οργανωσιακής γνώσης και αυξημένη δυσκολία μεταβίβασης κρίσιμης εμπειρίας στις νεότερες γενιές εργαζομένων. Παράλληλα, η υποστελέχωση μπορεί να οδηγήσει σε αυξημένο φόρτο εργασίας, εντατικοποίηση της εργασίας και μεγαλύτερη εξάρτηση από μεμονωμένα πρόσωπα για την εκτέλεση κρίσιμων λειτουργιών ασφαλείας (Perrow, 1999). Η σημασία των παραγόντων αυτών καθίσταται ιδιαίτερα εμφανής στο πλαίσιο της θεωρίας των «κανονικών ατυχημάτων» (Normal Accident Theory) του Perrow (1999), σύμφωνα με την οποία τα σύνθετα τεχνολογικά συστήματα καθίστανται περισσότερο ευάλωτα όταν συνδυάζονται οργανωτικές αδυναμίες, ελλείψεις πόρων και ανεπαρκείς μηχανισμοί ελέγχου. Αντίστοιχα, το μοντέλο του «ελβετικού τυριού» του Reason (1997) υπογραμμίζει ότι τα σοβαρά ατυχήματα προκύπτουν όταν πολλαπλά επίπεδα άμυνας και προστασίας παρουσιάζουν ταυτόχρονες αστοχίες. Η υποστελέχωση και η αποδυνάμωση κρίσιμων υπηρεσιών μπορούν να θεωρηθούν λανθάνουσες οργανωτικές συνθήκες που αυξάνουν την πιθανότητα

ευθυγράμμισης τέτοιων αστοχιών. Από την οπτική της κριτικής εγκληματολογίας και της προσέγγισης των εγκλημάτων των ισχυρών, η αποδυνάμωση του ΟΣΕ μπορεί να ιδωθεί όχι μόνο ως οργανωτική δυσλειτουργία αλλά και ως αποτέλεσμα ευρύτερων πολιτικών και οικονομικών επιλογών που επηρέασαν τη δυνατότητα του οργανισμού να διασφαλίζει επαρκή επίπεδα ασφάλειας. Οι Michalowski και Kramer (2006) επισημαίνουν ότι η παραγωγή κοινωνικής βλάβης συχνά συνδέεται με δομικές πιέσεις, πολιτικές αποφάσεις και οργανωτικές πρακτικές που δημιουργούν συνθήκες αυξημένου κινδύνου χωρίς να αποδίδονται εύκολα ποινικές ευθύνες στα ανώτερα επίπεδα λήψης αποφάσεων. Υπό αυτό το πρίσμα, η υποστελέχωση του σιδηροδρομικού συστήματος δεν μπορεί να εξεταστεί αποκομμένα από το ευρύτερο θεσμικό και πολιτικό περιβάλλον μέσα στο οποίο διαμορφώθηκαν οι συνθήκες λειτουργίας του ελληνικού σιδηροδρόμου κατά τις προηγούμενες δεκαετίες.

Η ποινική διερεύνηση του δυστύχηματος ανέδειξε με ιδιαίτερη σαφήνεια τη διάσταση μεταξύ κοινωνικής τιμωρητικότητας και ποινικής πρακτικής. Η άμεση δίωξη του σταθμάρχη συνιστά χαρακτηριστικό παράδειγμα της τάσης του ποινικού συστήματος να προσωποποιεί την ευθύνη, εστιάζοντας σε άτομα χαμηλότερης ιεραρχίας. Όπως υποστηρίζει ο Whyte (2009, pp. 98–101), η «εξατομίκευση της ευθύνης» λειτουργεί συχνά ως μηχανισμός αποπροσανατολισμού, αποτρέποντας τη διερεύνηση των δομικών αιτιών. Παρότι η έρευνα επεκτάθηκε στη συνέχεια σε ευρύτερα επίπεδα, η πολυπλοκότητα της υπόθεσης και η βραδύτητα της δικαστικής διαδικασίας δημιουργούν αβεβαιότητα ως προς την τελική απόδοση ευθυνών. Η καθυστέρηση αυτή ενδέχεται να λειτουργήσει ως μορφή έμμεσης ατιμωρησίας, καθώς μειώνει την αποτρεπτική λειτουργία του ποινικού δικαίου και αποδυναμώνει την εμπιστοσύνη των πολιτών στους θεσμούς (Whyte, 2009, p. 112).

Σε κοινωνικό επίπεδο, το δυστύχημα προκάλεσε πρωτοφανή κινητοποίηση, με μαζικές διαδηλώσεις και έντονη δημόσια συζήτηση. Η κοινωνική τιμωρητικότητα εκφράστηκε όχι μόνο ως απαίτηση για τιμωρία των υπευθύνων, αλλά και ως ευρύτερο αίτημα θεσμικής αλλαγής και λογοδοσίας. Η ένταση αυτής της αντίδρασης αντανάκλασε τη σοβαρότητα του συμβάντος, αλλά και τη συσσωρευμένη δυσπιστία απέναντι στους θεσμούς.

Από εγκληματολογική σκοπιά, το δυστύχημα των Τεμπών μπορεί να ενταχθεί στο πλαίσιο των «εγκλημάτων των ισχυρών», καθώς αφορά πρακτικές και παραλείψεις οργανισμών και θεσμών που είχαν τη δυνατότητα να αποτρέψουν το συμβάν. Η έννοια αυτή, όπως αναπτύσσεται στη σχετική βιβλιογραφία, αναφέρεται σε μορφές βλάβης που προκύπτουν από τη δράση ή την αδράνεια ισχυρών κοινωνικών δρώντων και οι οποίες συχνά δεν αντιμετωπίζονται επαρκώς από το ποινικό σύστημα (Snider, 1993, pp. 207–210).

Επιπλέον, η περίπτωση μπορεί να ερμηνευθεί και μέσω της έννοιας του «state-corporate crime», όπου η αλληλεπίδραση κρατικών και ιδιωτικών φορέων οδηγεί σε επιβλαβή αποτελέσματα (Michalowski & Kramer, 2006, pp. 15–18). Η συνύπαρξη θεσμικών ελλείψεων, οργανωσιακών αδυναμιών και πολιτικών επιλογών δημιουργεί ένα πλαίσιο μέσα στο οποίο η ευθύνη καθίσταται διάχυτη και δύσκολα προσδιορίσιμη.

Κατά τη δημόσια συζήτηση που ακολούθησε για το δυστύχημα διατυπώθηκαν επίσης ισχυρισμοί σχετικά με τη μεταφορά εύφλεκτων υλικών και ειδικότερα ξυλολίου. Επειδή το ζήτημα εξακολουθεί να αποτελεί αντικείμενο δικαστικής και πραγματογνωμοσύνης διερεύνησης, δεν εξετάζεται στην παρούσα εργασία, η οποία εστιάζει αποκλειστικά στις οργανωτικές, θεσμικές και ρυθμιστικές διαστάσεις της ασφάλειας των σιδηροδρόμων.

Συνολικά, το δυστύχημα των Τεμπών αναδεικνύει με ιδιαίτερη ένταση την απόκλιση μεταξύ κοινωνικής απαίτησης για τιμωρία και της πραγματικής λειτουργίας του ποινικού συστήματος. Παρά την έντονη κοινωνική πίεση, η απόδοση ευθυνών παραμένει αβέβαιη και χρονοβόρα, γεγονός που ενισχύει την υπόθεση ότι τα εγκλήματα που σχετίζονται με ισχυρούς δρώντες χαρακτηρίζονται από αυξημένη πιθανότητα ατιμωρησίας.

5.3 Amagasaki (Ιαπωνία, 2005)

Το σιδηροδρομικό δυστύχημα στο Amagasaki της Ιαπωνίας, το οποίο σημειώθηκε στις 25 Απριλίου 2005, αποτελεί μια από τις πλέον χαρακτηριστικές περιπτώσεις όπου η οργανωσιακή κουλτούρα διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην πρόκληση ενός καταστροφικού συμβάντος. Ο εκτροχιασμός προαστιακού τρένου της JR West είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο 107 ατόμων και τον τραυματισμό εκατοντάδων, γεγονός που το καθιστά ένα από τα σοβαρότερα σιδηροδρομικά δυστυχήματα στην Ιαπωνία.

Η άμεση αιτία του δυστυχήματος ήταν η υπερβολική ταχύτητα του τρένου κατά την είσοδο σε καμπύλη. Ωστόσο, η διερεύνηση αποκάλυψε ότι ο μηχανοδηγός λειτουργούσε υπό έντονη πίεση να τηρήσει αυστηρά χρονοδιαγράμματα, καθώς η εταιρεία εφάρμοζε ένα αυστηρό και τιμωρητικό σύστημα αξιολόγησης των εργαζομένων (Japan Transport Safety Board, 2007, pp. 88–92).

Η οργανωσιακή αυτή κουλτούρα, η οποία βασιζόταν στην πειθαρχία και την αποφυγή καθυστερήσεων, συνέβαλε στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος όπου οι εργαζόμενοι ενδέχεται να αναλαμβάνουν υπερβολικούς κινδύνους προκειμένου να αποφύγουν κυρώσεις. Όπως επισημαίνει ο Kingston (2012, pp. 214–216), η εταιρική κουλτούρα της JR West είχε επικριθεί για την έμφαση στην απόδοση εις βάρος της ασφάλειας. Η περίπτωση αυτή επιβεβαιώνει τη θεωρία της «κανονικοποίησης της απόκλισης», σύμφωνα με την οποία

επικίνδυνες πρακτικές ενδέχεται να γίνονται αποδεκτές ως φυσιολογικές όταν δεν οδηγούν άμεσα σε ατυχήματα (Vaughan, 1996, pp. 119–122). Στο πλαίσιο αυτό, η υπέρβαση ταχύτητας δεν αποτελεί μεμονωμένη απόκλιση, αλλά μέρος μιας ευρύτερης οργανωσιακής πρακτικής. Η ποινική διερεύνηση της υπόθεσης περιέλαβε και ανώτερα στελέχη της εταιρείας, γεγονός που διαφοροποιεί την περίπτωση από άλλες αντίστοιχες. Ωστόσο, η δυσκολία απόδειξης άμεσης ευθύνης περιόρισε την έκταση των καταδικών. Η εξέλιξη αυτή αναδεικνύει τις δομικές δυσκολίες του ποινικού δικαίου να αποδώσει ευθύνες σε περιπτώσεις όπου η βλάβη προκύπτει από συλλογικές πρακτικές.

Η κοινωνική αντίδραση στην Ιαπωνία υπήρξε έντονη αλλά θεσμικά προσανατολισμένη, οδηγώντας σε σημαντικές μεταρρυθμίσεις στον τομέα της ασφάλειας. Σε αντίθεση με άλλες περιπτώσεις, η κοινωνική τιμωρητικότητα μεταφράστηκε περισσότερο σε θεσμικές αλλαγές παρά σε αυστηρές ποινικές κυρώσεις.

Από εγκληματολογική άποψη, το δυστύχημα στο Amagasaki αναδεικνύει τη σημασία της οργανωσιακής κουλτούρας ως παράγοντα παραγωγής κινδύνου και επιβεβαιώνει ότι τα εγκλήματα των ισχυρών μπορούν να προκύπτουν μέσα από καθημερινές πρακτικές που θεωρούνται «κανονικές».

5.4 Potters Bar (Ηνωμένο Βασίλειο, 2002)

Το σιδηροδρομικό δυστύχημα στο Potters Bar, το οποίο σημειώθηκε στις 10 Μαΐου 2002, αποτελεί ένα από τα πλέον χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτυχίας ενός ιδιωτικοποιημένου συστήματος μεταφορών να διασφαλίσει επαρκές επίπεδο ασφάλειας. Ο εκτροχιασμός επιβατικής αμαξοστοιχίας προκλήθηκε από αστοχία στον μηχανισμό αλλαγής τροχιάς (points), με αποτέλεσμα τον θάνατο επτά ατόμων και τον τραυματισμό δεκάδων. Αν και το τεχνικό αίτιο εντοπίστηκε σχετικά γρήγορα, η ευρύτερη ερμηνεία του δυστυχήματος ανέδειξε βαθύτερα ζητήματα που σχετίζονται με την οργάνωση, τη ρύθμιση και τη λειτουργία του σιδηροδρομικού συστήματος στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Η επίσημη διερεύνηση κατέδειξε ότι η αποκόλληση κρίσιμων εξαρτημάτων του μηχανισμού αλλαγής τροχιάς οφειλόταν σε ανεπαρκείς διαδικασίες επιθεώρησης και συντήρησης (Health and Safety Executive, 2003, pp. 45–47). Ωστόσο, η τεχνική αυτή διαπίστωση δεν επαρκεί για να εξηγήσει την αποτυχία, καθώς εγείρει το ερώτημα γιατί οι διαδικασίες αυτές ήταν ανεπαρκείς. Η απάντηση εντοπίζεται στο ευρύτερο πλαίσιο ιδιωτικοποίησης και κατακερματισμού του σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα τη διάχυση των αρμοδιοτήτων μεταξύ πολλαπλών εταιρειών.

Σύμφωνα με την κριτική εγκληματολογική προσέγγιση, η ιδιωτικοποίηση κρίσιμων υποδομών μπορεί να δημιουργήσει συνθήκες στις οποίες η ευθύνη γίνεται ασαφής και δύσκολα αποδοτέα (Tombs & Whyte, 2015, pp. 52–54). Στην περίπτωση του Potters Bar, η ανάθεση της συντήρησης σε εξωτερικούς εργολάβους και η απουσία αποτελεσματικού συντονισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων συνέβαλαν στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος όπου οι ελλείψεις δεν εντοπίζονταν εγκαίρως. Η ποινική διάσταση της υπόθεσης ανέδειξε τα όρια του ποινικού δικαίου στην αντιμετώπιση εταιρικής ευθύνης. Παρά τη σοβαρότητα του συμβάντος, δεν προέκυψαν καταδίκες που να αντανakλούν το εύρος της βλάβης. Η εξέλιξη αυτή επιβεβαιώνει τη θέση ότι οι μεγάλες εταιρικές οντότητες είναι σε θέση να αποφεύγουν την ποινική ευθύνη λόγω της πολυπλοκότητας των οργανωσιακών τους δομών και της δυσκολίας προσωποποίησης της ευθύνης (Snider, 1993, pp. 207–210).

Η κοινωνική αντίδραση υπήρξε έντονη, ιδίως λόγω της πρόσφατης εμπειρίας άλλων σιδηροδρομικών δυστυχημάτων στο Ηνωμένο Βασίλειο. Ωστόσο, η ένταση της κοινωνικής τιμωρητικότητας δεν μεταφράστηκε σε αντίστοιχη ποινική λογοδοσία. Το γεγονός αυτό αναδεικνύει τη δομική απόκλιση μεταξύ κοινωνικής απαίτησης για τιμωρία και της πραγματικής λειτουργίας του ποινικού συστήματος.

Από εγκληματολογική σκοπιά, το δυστύχημα μπορεί να ερμηνευθεί ως μορφή εταιρικού εγκλήματος, όπου η επιδίωξη μείωσης κόστους και η ανεπαρκής ρύθμιση οδηγούν σε επικίνδυνες πρακτικές. Η περίπτωση αυτή υπογραμμίζει ότι τα εγκλήματα των ισχυρών δεν χαρακτηρίζονται απαραίτητα από πρόθεση, αλλά από τη συστηματική αποτυχία συμμόρφωσης με πρότυπα ασφάλειας.

5.5 Santiago de Compostela (Ισπανία, 2013)

Το σιδηροδρομικό δυστύχημα στο Santiago de Compostela της Ισπανίας, το οποίο σημειώθηκε στις 24 Ιουλίου 2013, αποτελεί μία από τις πλέον χαρακτηριστικές περιπτώσεις όπου η έννοια του «ανθρώπινου λάθους» λειτουργεί ως αρχικό ερμηνευτικό πλαίσιο, το οποίο όμως αποδεικνύεται ανεπαρκές όταν εξεταστεί υπό το πρίσμα των συστημικών και οργανωσιακών παραγόντων που το περιβάλλουν. Η εκτροπή της αμαξοστοιχίας υψηλής ταχύτητας Alvia, με αποτέλεσμα τον θάνατο 79 ατόμων και τον τραυματισμό άνω των 140, δεν μπορεί να αποδοθεί αποκλειστικά στην υπέρβαση ταχύτητας από τον μηχανοδηγό, αλλά πρέπει να αναλυθεί ως προϊόν αλληλεπίδρασης τεχνικών, θεσμικών και οργανωσιακών παραγόντων που διαμόρφωσαν το συνολικό πλαίσιο λειτουργίας του συστήματος (CIAF, 2014, pp. 13–15).

Η άμεση αιτία του δυστυχήματος εντοπίζεται στο γεγονός ότι η αμαξοστοιχία εισήλθε σε επικίνδυνη καμπύλη με ταχύτητα περίπου 179 km/h, ενώ το επιτρεπόμενο όριο ήταν 80 km/h. Ωστόσο, η τεχνική αυτή διαπίστωση αποκρύπτει ένα κρίσιμο στοιχείο: το γεγονός ότι το συγκεκριμένο τμήμα της γραμμής δεν διέθετε ενεργοποιημένο σύστημα αυτόματης προστασίας συρμών (ERTMS), το οποίο θα μπορούσε να παρέμβει αυτόματα και να μειώσει την ταχύτητα του συρμού ανεξάρτητα από τις ενέργειες του μηχανοδηγού. Η απουσία ή μη ενεργοποίηση ενός τέτοιου συστήματος ασφαλείας δεν αποτελεί απλώς τεχνική λεπτομέρεια, αλλά θεμελιώδη ένδειξη μεταφοράς της ευθύνης από το σύστημα στον ανθρώπινο παράγοντα, δημιουργώντας συνθήκες αυξημένης επικινδυνότητας (European Railway Agency, 2016, pp. 34–36).

Η επιλογή λειτουργίας του συγκεκριμένου τμήματος χωρίς πλήρη ενεργοποίηση του ERTMS έχει αποτελέσει αντικείμενο έντονης κριτικής, καθώς συνδέεται με διοικητικές και πολιτικές αποφάσεις που αφορούσαν την ταχύτερη έναρξη λειτουργίας της γραμμής υψηλής ταχύτητας. Στο πλαίσιο αυτό, η ασφάλεια φαίνεται να υποβαθμίστηκε έναντι της λειτουργικής αποτελεσματικότητας και της οικονομικής και πολιτικής πίεσης για παράδοση του έργου. Η κατάσταση αυτή συνδέεται με ευρύτερες συζητήσεις στη βιβλιογραφία περί τεχνολογικά πολύπλοκων συστημάτων, όπου η υπερβολική εξάρτηση από τον ανθρώπινο παράγοντα χωρίς επαρκή τεχνολογικά συστήματα υποστήριξης αυξάνει δραματικά την πιθανότητα καταστροφικών σφαλμάτων (Leveson, 2012, pp. 57–60). Σημαντικό στοιχείο της υπόθεσης αποτελεί επίσης το γεγονός ότι ο μηχανοδηγός λειτουργούσε υπό καθεστώς έντονης επιχειρησιακής πίεσης, καθώς είχε προηγηθεί μεγάλη απόσταση οδήγησης και βρισκόταν σε φάση μετάβασης από αυτοματοποιημένο περιβάλλον υψηλής ταχύτητας σε συμβατικό τμήμα γραμμής, όπου απαιτείτο άμεση προσαρμογή σε σημαντικά χαμηλότερο όριο ταχύτητας. Η μετάβαση αυτή, χωρίς επαρκή τεχνολογική υποστήριξη ή αυτόματη ρύθμιση της ταχύτητας, ενισχύει την πιθανότητα ανθρώπινου σφάλματος, το οποίο όμως δεν μπορεί να θεωρηθεί ανεξάρτητο από τον σχεδιασμό του συστήματος.

Από οργανωσιακή σκοπιά, η υπόθεση αναδεικνύει τις συνέπειες ενός μοντέλου λειτουργίας στο οποίο η τεχνολογική υποδομή δεν έχει ενιαία και πλήρως ενσωματωμένη λογική ασφαλείας. Η ύπαρξη διαφορετικών συστημάτων σηματοδότησης και ελέγχου στο ίδιο δίκτυο δημιουργεί συνθήκες γνωστικής επιβάρυνσης για τον χειριστή, ο οποίος καλείται να μεταβαίνει μεταξύ διαφορετικών λειτουργικών προτύπων. Αυτή η κατάσταση συνδέεται με τη θεωρία των «συστημικών ατυχημάτων», σύμφωνα με την οποία τα ατυχήματα προκύπτουν όταν πολλαπλές μικρές αδυναμίες ευθυγραμμίζονται χρονικά και λειτουργικά (Leveson, 2012, pp. 23–25).

Η ποινική διερεύνηση της υπόθεσης ξεκίνησε με έμφαση στην ευθύνη του μηχανοδηγού, ο οποίος κατηγορήθηκε για ανθρωποκτονία από αμέλεια. Η αρχική αυτή προσέγγιση αντανakλά μια ευρύτερη τάση του ποινικού δικαίου να προσωποποιεί την ευθύνη, μεταφέροντας την εστίαση από τα συστημικά αίτια στην ατομική συμπεριφορά. Ωστόσο, η εξέλιξη της υπόθεσης οδήγησε στη διερεύνηση ευθυνών και σε επίπεδο διαχειριστή υποδομής, ADIF, γεγονός που σηματοδοτεί μια μετατόπιση προς την αναγνώριση οργανωσιακής και θεσμικής ευθύνης. Η μετατόπιση αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς συνδέεται με τη θεωρητική συζήτηση περί «δομικής αμέλειας» και της δυσκολίας απόδοσης ευθύνης σε πολύπλοκα διοικητικά συστήματα. Η μακρά διάρκεια της δικαστικής διαδικασίας και η δυσκολία κατανομής ευθυνών αναδεικνύουν ένα επαναλαμβανόμενο μοτίβο σε περιπτώσεις μεγάλων τεχνολογικών καταστροφών: όσο πιο σύνθετο είναι το σύστημα, τόσο δυσκολότερη γίνεται η ποινική του αποδόμηση. Αυτό οδηγεί συχνά σε καθυστερήσεις που, σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, λειτουργούν ως μορφή έμμεσης αποδυνάμωσης της ποινικής λογοδοσίας (Whyte, 2009, pp. 110–112).

Σε κοινωνικό επίπεδο, η αντίδραση στην Ισπανία υπήρξε έντονη και μακροχρόνια, με σημαντικό ρόλο να διαδραματίζουν οι οργανώσεις των θυμάτων, οι οποίες διατήρησαν τη δημόσια πίεση για απόδοση ευθυνών. Η κοινωνική αυτή κινητοποίηση μπορεί να ερμηνευθεί ως έκφραση υψηλής κοινωνικής τιμωρητικότητας, η οποία δεν περιορίζεται στην απαίτηση τιμωρίας συγκεκριμένων προσώπων, αλλά επεκτείνεται στη διεκδίκηση θεσμικής αλλαγής και λογοδοσίας.

Από εγκληματολογική σκοπιά, η υπόθεση του Santiago de Compostela αναδεικνύει τη μετάβαση από την ατομικιστική ερμηνεία των ατυχημάτων προς μια πιο σύνθετη κατανόηση των «εγκλημάτων των ισχυρών», όπου η ευθύνη δεν εντοπίζεται αποκλειστικά σε μεμονωμένα άτομα αλλά διαχέεται μέσα σε οργανωσιακές δομές και θεσμικά πλαίσια. Η αλληλεπίδραση τεχνολογικών αποφάσεων, διοικητικών επιλογών και πολιτικών πιέσεων δημιουργεί ένα περιβάλλον στο οποίο η ασφάλεια καθίσταται δευτερεύουσα προτεραιότητα, με αποτέλεσμα την αύξηση της πιθανότητας καταστροφικών συμβάντων (Snider, 1993, pp. 207–210).

Συνολικά, το δυστύχημα στο Santiago de Compostela λειτουργεί ως χαρακτηριστικό παράδειγμα του τρόπου με τον οποίο η έλλειψη ολοκληρωμένων συστημάτων ασφάλειας και η μετατόπιση της ευθύνης στον ανθρώπινο παράγοντα μπορούν να οδηγήσουν σε σοβαρές καταστροφές, ενώ ταυτόχρονα αποκαλύπτει τα όρια του ποινικού συστήματος στην απόδοση ευθυνών σε σύνθετα τεχνολογικά και οργανωσιακά περιβάλλοντα.

5.6 Pioltello (Ιταλία, 2018)

Το σιδηροδρομικό δυστύχημα στο Pioltello της Ιταλίας, το οποίο σημειώθηκε στις 25 Ιανουαρίου 2018, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της σημασίας της συντήρησης των υποδομών και της σταδιακής υποβάθμισης της ασφάλειας. Ο εκτροχιασμός περιφερειακού τρένου προκάλεσε τον θάνατο τριών ατόμων και τον τραυματισμό περισσότερων από εκατό, αναδεικνύοντας προβλήματα που σχετίζονται με την καθημερινή λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου.

Η διερεύνηση κατέδειξε ότι η αιτία του δυστυχήματος ήταν η θραύση της ράγας, η οποία είχε προηγουμένως υποστεί φθορά και είχε επισκευαστεί με προσωρινές λύσεις αντί για μόνιμη αντικατάσταση (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, 2019, pp. 31–34). Η επιλογή αυτή υποδηλώνει μια πρακτική διαχείρισης κινδύνου που βασίζεται στη βραχυπρόθεσμη αντιμετώπιση προβλημάτων. Η περίπτωση αυτή μπορεί να ερμηνευθεί μέσω της έννοιας της «κανονικοποίησης της απόκλισης», όπου οι οργανισμοί αποδέχονται σταδιακά μη ασφαλείς πρακτικές ως φυσιολογικές (Vaughan, 1996, pp. 119–122). Η επαναλαμβανόμενη χρήση προσωρινών επισκευών δημιουργεί ένα περιβάλλον στο οποίο η απόκλιση από τα πρότυπα ασφάλειας παύει να θεωρείται προβληματική.

Η ποινική διερεύνηση περιέλαβε στελέχη της εταιρείας διαχείρισης υποδομών, γεγονός που υποδηλώνει μια προσπάθεια απόδοσης ευθυνών σε οργανωσιακό επίπεδο. Ωστόσο, όπως και σε άλλες περιπτώσεις, η πολυπλοκότητα της υπόθεσης καθιστά δύσκολη την πλήρη ποινική λογοδοσία. Η κοινωνική αντίδραση υπήρξε σχετικά περιορισμένη σε σύγκριση με άλλες περιπτώσεις, γεγονός που μπορεί να αποδοθεί στον μικρότερο αριθμό θυμάτων. Το στοιχείο αυτό αναδεικνύει ότι η ένταση της κοινωνικής τιμωρητικότητας δεν εξαρτάται μόνο από τη φύση της παράβασης, αλλά και από την κλίμακα της ανθρώπινης απώλειας.

Από εγκληματολογική σκοπιά, το δυστύχημα στο Pioltello αναδεικνύει μια μορφή «χαμηλής ορατότητας» εγκληματικότητας των ισχυρών, όπου η σταδιακή υποβάθμιση της ασφάλειας δεν προκαλεί άμεση κοινωνική κατακραυγή, αλλά μπορεί να οδηγήσει σε σοβαρές συνέπειες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Η συγκριτική ανάλυση δείχνει ότι ο ανθρώπινος παράγοντας λειτουργεί σχεδόν πάντα ως τελικός εκφραστής βαθύτερων συστημικών δυσλειτουργιών τη σχέση μεταξύ κοινωνικής τιμωρητικότητας και ποινικής ατιμωρησίας σε περιπτώσεις σοβαρών σιδηροδρομικών δυστυχημάτων που σχετίζονται με τη λειτουργία σύνθετων κοινωνικοτεχνικών συστημάτων. Η συγκριτική ανάλυση των περιπτώσεων Τεμπών, Santiago de Compostela, Potters Bar, Amagasaki και Pioltello ανέδειξε ότι τα φαινόμενα αυτά δεν μπορούν να ερμηνευθούν επαρκώς μέσω ατομικιστικών προσεγγίσεων του ανθρώπινου λάθους, αλλά απαιτούν μια πολυεπίπεδη κατανόηση που ενσωματώνει τεχνολογικούς, οργανωσιακούς, θεσμικούς και πολιτικο-επικοινωνιακούς παράγοντες.

Σε σχέση με το πρώτο ερευνητικό ερώτημα, προκύπτει ότι ο ανθρώπινος παράγοντας λειτουργεί σχεδόν πάντα ως τελικός εκφραστής βαθύτερων συστημικών δυσλειτουργιών. Η απουσία ή ανεπαρκής λειτουργία συστημάτων ασφαλείας (όπως τηλεδιοίκηση ή ERTMS), η ελλιπής συντήρηση υποδομών, καθώς και οι οργανωσιακές πιέσεις παραγωγικότητας, συγκροτούν ένα υπόστρωμα κινδύνου που καθιστά το “λάθος” αναμενόμενο αποτέλεσμα και όχι τυχαίο γεγονός. Η θεωρία των συστημικών ατυχημάτων (Leveson, 2012) επιβεβαιώνεται, καθώς η αστοχία προκύπτει από τη συσσώρευση μικρών, μη διορθωμένων αποκλίσεων μέσα στο χρόνο. Παράλληλα, η ανάλυση καταδεικνύει ότι η διάρθρωση των θεσμικών και οργανωσιακών πλαισίων επηρεάζει καθοριστικά τόσο την παραγωγή κινδύνου όσο και την απόδοση ευθύνης, που αφορά τον ρόλο των θεσμικών και οργανωσιακών πλαισίων, η ανάλυση καταδεικνύει ότι η διάρθρωση των συστημάτων διακυβέρνησης επηρεάζει καθοριστικά τόσο την παραγωγή κινδύνου όσο και την απόδοση ευθύνης. Στις ευρωπαϊκές περιπτώσεις παρατηρείται κατακερματισμός αρμοδιοτήτων λόγω ιδιωτικοποίησης και πολυδιάσπασης των σιδηροδρομικών δικτύων, γεγονός που δημιουργεί “κενά λογοδοσίας”. Αντίθετα, στην Ιαπωνία η πιο συγκεντρωτική δομή μετατοπίζει το πρόβλημα προς την εσωτερική οργανωσιακή κουλτούρα και τις πιέσεις απόδοσης. Και στις δύο περιπτώσεις, η απουσία ενιαίου και αποτελεσματικού μηχανισμού ασφάλειας αναδεικνύεται ως κρίσιμος παράγοντας κινδύνου.

Η θεωρητική αφετηρία για την κατανόηση αυτής της επαναληπτικότητας βρίσκεται στη συστημική προσέγγιση των ατυχημάτων, όπως έχει αναπτυχθεί από τη Leveson (2012), σύμφωνα με την οποία τα σοβαρά τεχνολογικά ατυχήματα δεν αποτελούν γραμμική συνέπεια ενός μεμονωμένου σφάλματος αλλά το αποτέλεσμα αλληλεπίδρασης πολλαπλών

επιπέδων αστοχιών μέσα σε πολύπλοκα κοινωνικοτεχνικά συστήματα. Στο πλαίσιο αυτό, το ανθρώπινο λάθος δεν λειτουργεί ως ανεξάρτητη μεταβλητή αλλά ως τελικός εκφραστής προϋπαρχουσών δομικών αδυναμιών. Η εφαρμογή αυτής της προσέγγισης στις υπό εξέταση περιπτώσεις δείχνει ότι σε όλα τα δυστυχήματα ο ανθρώπινος παράγοντας αποτέλεσε τον “τελευταίο κρίκο” μιας αλυσίδας που είχε ήδη διαμορφωθεί από οργανωσιακές επιλογές, τεχνολογικές ελλείψεις και ρυθμιστικά κενά.

Στην περίπτωση των Τεμπών, η απουσία λειτουργικών συστημάτων τηλεδιοίκησης και αυτόματης προστασίας δημιούργησε ένα περιβάλλον στο οποίο η ασφάλεια εξαρτιόταν σχεδόν αποκλειστικά από χειροκίνητες διαδικασίες. Παρόμοια λογική μετατόπισης της ευθύνης στον χειριστή παρατηρείται και στο Santiago de Compostela, όπου η μη πλήρης ενεργοποίηση του συστήματος ERTMS είχε ως αποτέλεσμα την αδυναμία αυτόματης διόρθωσης υπερβολικής ταχύτητας. Στο Potters Bar, η αποτυχία συντήρησης κρίσιμων μηχανικών στοιχείων ανέδειξε τις συνέπειες της ιδιωτικοποίησης και του κατακερματισμού της ευθύνης, ενώ στο Pioltello η σταδιακή φθορά των υποδομών και η χρήση προσωρινών λύσεων αντί μόνιμων επισκευών δείχνουν μια λογική διαχείρισης κινδύνου που βασίζεται στη βραχυπρόθεσμη αποφυγή κόστους. Αντίστοιχα, στο Amagasaki, η πίεση για τήρηση χρονοδιαγραμμάτων δημιούργησε μια οργανωσιακή κουλτούρα στην οποία η απόκλιση από τα όρια ταχύτητας έγινε λειτουργικά “κανονική” επιλογή υπό συνθήκες εργασιακής επιτήρησης.

Αυτό το μοτίβο επιβεβαιώνει τη θεωρία της “κανονικοποίησης της απόκλισης” της Vaughan (1996), σύμφωνα με την οποία οι οργανισμοί μπορούν σταδιακά να αποδεχθούν επικίνδυνες πρακτικές ως φυσιολογικές, εφόσον αυτές δεν οδηγούν άμεσα σε καταστροφή. Η εφαρμογή της έννοιας αυτής στα εξεταζόμενα περιστατικά δείχνει ότι η ασφάλεια δεν καταρρέει αιφνίδια αλλά διαβρώνεται σταδιακά μέσω επαναλαμβανόμενων μικρών συμβιβασμών, οι οποίοι συσσωρεύονται μέχρι το σημείο της καταστροφής. Στο Pioltello, για παράδειγμα, η χρήση προσωρινών επισκευών στη ράγα δεν αποτελεί μεμονωμένη απόκλιση αλλά μέρος μιας διαρκούς πρακτικής συντήρησης υπό πίεση κόστους και χρόνου, η οποία τελικά κατέστησε την αστοχία πιθανή και όχι απλώς τυχαία.

Ένα δεύτερο κρίσιμο συγκριτικό εύρημα αφορά τη δομή της ευθύνης και τον τρόπο με τον οποίο αυτή κατανέμεται μεταξύ ατόμων, οργανισμών και θεσμών. Σε όλες τις περιπτώσεις παρατηρείται μια αρχική τάση προσωποποίησης της ευθύνης, όπου η ποινική και δημόσια διερεύνηση επικεντρώνεται σε άτομα χαμηλότερης ιεραρχίας, όπως μηχανοδηγοί ή σταθμάρχες. Αυτό το φαινόμενο έχει αναλυθεί εκτενώς από τον Whyte (2009), ο οποίος επισημαίνει ότι το ποινικό σύστημα τείνει να αναζητά “ορατούς ενόχους”, αποφεύγοντας την πολυπλοκότητα της οργανωσιακής και θεσμικής ευθύνης. Στα Τέμπη και στο Santiago, η

αρχική εστίαση στον ανθρώπινο παράγοντα λειτούργησε ως κυρίαρχη ερμηνευτική αφήγηση, η οποία σταδιακά αμφισβητήθηκε από τεχνικές και κοινωνικές αναλύσεις. Στο Potters Bar και στο Pioltello, η δυσκολία μεταφοράς της ευθύνης σε επίπεδο εταιρικής ή θεσμικής λογοδοσίας ανέδειξε τα όρια της ποινικής προσέγγισης σε οργανωσιακά εγκλήματα. Στο Amagasaki, αν και υπήρξε μεγαλύτερη θεσμική διερεύνηση, η απόδοση ευθυνών εξακολουθεί να περιορίζεται από τη δυσκολία τεκμηρίωσης αιτιώδους συνδέσμου μεταξύ οργανωσιακής κουλτούρας και συγκεκριμένων αποφάσεων.

Η έννοια των “εγκλημάτων των ισχυρών” (Snider, 1993) παρέχει ένα κρίσιμο ερμηνευτικό πλαίσιο για την κατανόηση αυτών των φαινομένων, καθώς επιτρέπει τη μετατόπιση της ανάλυσης από το άτομο προς τις δομές ισχύος που διαμορφώνουν τις συνθήκες παραγωγής βλάβης. Σε όλες τις εξεταζόμενες περιπτώσεις, η ευθύνη δεν εντοπίζεται αποκλειστικά σε ένα πρόσωπο αλλά σε ένα πλέγμα σχέσεων μεταξύ κρατικών φορέων, ιδιωτικών εταιρειών και ρυθμιστικών μηχανισμών. Η έννοια του state-corporate crime (Michalowski & Kramer, 2006) είναι ιδιαίτερα χρήσιμη, καθώς αναδεικνύει ότι η βλάβη συχνά προκύπτει όχι από παράνομες πράξεις μεμονωμένων δρώντων αλλά από τη συστημική αλληλεπίδραση θεσμών που λειτουργούν νόμιμα αλλά παράγουν επικίνδυνα αποτελέσματα.

Η σύγκριση των θεσμικών πλαισίων αποκαλύπτει επίσης σημαντικές διαφοροποιήσεις ως προς τον τρόπο οργάνωσης και ρύθμισης των σιδηροδρομικών συστημάτων. Στις ευρωπαϊκές περιπτώσεις (Τέμπη, Santiago, Potters Bar, Pioltello), η εφαρμογή μοντέλων απελευθέρωσης της αγοράς και κατακερματισμού των λειτουργιών έχει οδηγήσει σε διάχυση της ευθύνης, όπου διαφορετικοί φορείς εμπλέκονται σε διαφορετικά στάδια της λειτουργίας χωρίς ενιαίο κέντρο λογοδοσίας. Αντίθετα, στην Ιαπωνία (Amagasaki), η δομή είναι περισσότερο συγκεντρωτική, αλλά το πρόβλημα μετατοπίζεται από τη θεσμική ασάφεια στην οργανωσιακή κουλτούρα πίεσης και απόδοσης. Αυτή η σύγκριση δείχνει ότι δεν υπάρχει ένα μοναδικό “μοντέλο αποτυχίας”, αλλά διαφορετικές μορφές παραγωγής κινδύνου ανάλογα με τη δομή του συστήματος.

Σε επίπεδο ποινικής δικαιοσύνης, ένα από τα πιο σταθερά ευρήματα είναι η χρονική καθυστέρηση στην απόδοση ευθυνών, η οποία λειτουργεί αποδυναμωτικά για την έννοια της λογοδοσίας. Όπως υπογραμμίζει ο Whyte (2009), η καθυστέρηση δεν είναι ουδέτερη διαδικασία αλλά δομικό χαρακτηριστικό της αδυναμίας του ποινικού συστήματος να διαχειριστεί σύνθετες υποθέσεις οργανωσιακής ευθύνης. Αυτό είναι εμφανές σε όλες τις περιπτώσεις, όπου οι έρευνες εκτείνονται σε βάθος ετών και συχνά δεν καταλήγουν σε ευρείες καταδίκες αντίστοιχες της κοινωνικής βαρύτητας των γεγονότων.

Σε κοινωνικό επίπεδο, η ένταση της κοινωνικής τιμωρητικότητας διαφοροποιείται, αλλά παρουσιάζει ένα κοινό χαρακτηριστικό: την απόσταση μεταξύ κοινωνικής απαίτησης για δικαιοσύνη και θεσμικής ικανότητας ικανοποίησής της. Στα Τέμπη, η κοινωνική αντίδραση υπήρξε ιδιαίτερα έντονη και μαζική, ενώ στο Santiago οργανώθηκε πιο σταθερά μέσω συλλογικοτήτων θυμάτων. Στο Potters Bar και στο Pioltello η αντίδραση ήταν πιο περιορισμένη, ενώ στο Amagasaki μεταφράστηκε κυρίως σε θεσμικές μεταρρυθμίσεις. Παρά τις διαφοροποιήσεις αυτές, το κοινό στοιχείο είναι ότι η κοινωνική τιμωρητικότητα δεν μεταφράζεται άμεσα σε ποινική τιμωρία.

Σε αυτό το σημείο, η παρούσα ανάλυση ενισχύεται σημαντικά όταν προστεθεί ο ρόλος των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης (ΜΜΕ), τα οποία λειτουργούν ως βασικός μηχανισμός διαμόρφωσης της κοινωνικής τιμωρητικότητας. Τα ΜΜΕ δεν περιορίζονται στην απλή μετάδοση πληροφοριών, αλλά συμμετέχουν ενεργά στη διαμόρφωση του πλαισίου ερμηνείας των δυστυχημάτων, καθορίζοντας ποιοι θεωρούνται υπεύθυνοι και ποια αίτια προβάλλονται ως κυρίαρχα. Σε όλες τις εξεταζόμενες περιπτώσεις, τα πρώτα στάδια της κάλυψης χαρακτηρίζονται από έμφαση στο “ανθρώπινο λάθος”, μια αφήγηση που είναι πιο εύκολα κατανοητή και επικοινωνήσιμη στο κοινό. Αυτή η αρχική πλαισίωση συχνά επηρεάζει και την πολιτική και δικαστική ατζέντα, καθώς μετατοπίζει την προσοχή από τις δομικές αιτίες προς μεμονωμένα πρόσωπα.

Ωστόσο, καθώς εξελίσσεται η δημόσια συζήτηση και εμφανίζονται περισσότερα στοιχεία, μέρος των ΜΜΕ συμβάλλει και στην αποδόμηση αυτής της απλοποιητικής αφήγησης, αναδεικνύοντας ζητήματα όπως η έλλειψη επενδύσεων σε υποδομές, οι ρυθμιστικές αστοχίες ή οι πολιτικές αποφάσεις που οδήγησαν σε υποβάθμιση της ασφάλειας. Έτσι, τα ΜΜΕ λειτουργούν ταυτόχρονα ως μηχανισμός ενίσχυσης της κοινωνικής πίεσης για λογοδοσία αλλά και ως παράγοντας αρχικής απλοποίησης της ευθύνης.

Παράλληλα, ο ρόλος του πολιτικού συστήματος αποδεικνύεται καθοριστικός τόσο στην πρόληψη όσο και στη διαχείριση των δυστυχημάτων. Σε όλες τις περιπτώσεις, οι σιδηροδρομικές πολιτικές είναι αποτέλεσμα μακροχρόνιων πολιτικών επιλογών που σχετίζονται με ιδιωτικοποιήσεις, μείωση κόστους, απελευθέρωση αγορών ή καθυστερημένες επενδύσεις σε συστήματα ασφάλειας. Το πολιτικό σύστημα δεν λειτουργεί απλώς ως ρυθμιστής, αλλά και ως παράγοντας που διαμορφώνει τις συνθήκες μέσα στις οποίες οι οργανισμοί λαμβάνουν αποφάσεις για την ασφάλεια.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι ότι, μετά την επέλευση των δυστυχημάτων, το πολιτικό σύστημα συχνά υιοθετεί μια διττή στάση: αφενός ανταποκρίνεται στην κοινωνική πίεση μέσω εξαγγελιών μεταρρυθμίσεων, αφετέρου επιχειρεί να περιορίσει την πολιτική ευθύνη μέσω της

εξατομίκευσης του προβλήματος σε επιχειρησιακό ή τεχνικό επίπεδο. Αυτό δημιουργεί μια ασυμμετρία μεταξύ πολιτικής ευθύνης και ποινικής απόδοσης ευθυνών, όπου η πολιτική διάσταση αποδυναμώνεται μέσω τεχνοκρατικής μετατόπισης του προβλήματος.

Σε σχέση με το τρίτο ερευνητικό ερώτημα, η ανάλυση δείχνει ότι η κοινωνική τιμωρητικότητα δεν αποτελεί αυτόνομο φαινόμενο αλλά διαμορφώνεται από την αλληλεπίδραση ΜΜΕ και πολιτικού συστήματος. Η ένταση της κοινωνικής αντίδρασης εξαρτάται από τον τρόπο που τα ΜΜΕ πλαισιώνουν το γεγονός, αλλά και από το κατά πόσο το πολιτικό σύστημα αναγνωρίζει ή απορρίπτει την ύπαρξη δομικών ευθυνών. Έτσι, η κοινωνική απαίτηση για δικαιοσύνη συχνά ενισχύεται ή αποδυναμώνεται ανάλογα με την επικοινωνιακή και πολιτική διαχείριση της κρίσης. Η κατανόηση αυτών των αλληλεπιδράσεων οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η πρόληψη μελλοντικών δυστυχημάτων δεν μπορεί να βασιστεί αποκλειστικά στην ποινική καταστολή, αλλά απαιτεί μια συνολική αναδιάρθρωση των μηχανισμών διακυβέρνησης της ασφάλειας, μεγαλύτερη διαφάνεια στη λειτουργία των ΜΜΕ και σαφέστερη πολιτική ανάληψη ευθύνης για τις επιλογές που διαμορφώνουν τις υποδομές υψηλού κινδύνου.

Συνολικά, η συγκριτική ανάλυση καταδεικνύει ότι τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα δεν αποτελούν μεμονωμένα τεχνικά συμβάντα αλλά εκφάνσεις ενός ευρύτερου συστήματος σχέσεων μεταξύ τεχνολογίας, οργάνωσης και θεσμών. Η απόκλιση μεταξύ κοινωνικής τιμωρητικότητας και ποινικής ατιμωρησίας δεν είναι τυχαία αλλά ενσωματωμένη στη δομή των σύγχρονων κοινωνικών συστημάτων, όπου η πολυπλοκότητα των οργανισμών και η διάχυση της ευθύνης καθιστούν δύσκολη την απόδοση λογοδοσίας. Η κατανόηση αυτής της απόκλισης αποτελεί κρίσιμο βήμα για τη διαμόρφωση πιο αποτελεσματικών μηχανισμών πρόληψης και δικαιοσύνης, οι οποίοι δεν θα περιορίζονται στην αναζήτηση ατομικών ενόχων αλλά θα στοχεύουν στις δομικές συνθήκες παραγωγής κινδύνου.

6.1 Σιδηροδρομικά δυστυχήματα και εγκλήματα των ισχυρών: θεωρητική σύνθεση

Η σύνδεση των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων με την έννοια των εγκλημάτων των ισχυρών αποτελεί το κεντρικό θεωρητικό συμπέρασμα της παρούσας εργασίας. Όπως προκύπτει από την ανάλυση των περιπτώσεων, τα δυστυχήματα αυτά δεν μπορούν να κατανοηθούν επαρκώς μέσα από ένα στενό νομικό πλαίσιο που επικεντρώνεται αποκλειστικά στην ατομική ευθύνη. Αντίθετα, απαιτείται μια ευρύτερη προσέγγιση που λαμβάνει υπόψη τις δομικές και οργανωτικές συνθήκες που παράγουν τον κίνδυνο.

Τα εγκλήματα των ισχυρών, σύμφωνα με τη σχετική βιβλιογραφία, χαρακτηρίζονται από τρία βασικά στοιχεία: τη σύνδεσή τους με θεσμικές ή οργανωτικές δραστηριότητες, τη σοβαρή κοινωνική βλάβη που προκαλούν και τη δυσκολία ποινικής τους αντιμετώπισης (Friedrichs,

2010). Τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα που εξετάστηκαν πληρούν σε σημαντικό βαθμό αυτά τα χαρακτηριστικά.

Πρώτον, η βλάβη που προκαλείται είναι ιδιαίτερα σοβαρή και συχνά μαζική, καθώς αφορά την απώλεια ανθρώπινων ζωών και την πρόκληση εκτεταμένων κοινωνικών επιπτώσεων. Δεύτερον, οι αιτίες των δυστυχημάτων συνδέονται με οργανωτικές πρακτικές, όπως η ανεπαρκής συντήρηση, η ελλιπής επένδυση στην ασφάλεια και οι αδυναμίες των ρυθμιστικών μηχανισμών. Τρίτον, η ποινική αντιμετώπιση των ευθυνών παρουσιάζει σημαντικές δυσκολίες, ιδίως όταν αφορά ανώτερα επίπεδα λήψης αποφάσεων.

Η έννοια της κοινωνικής βλάβης (Hillyard & Tombs, 2004) συμβάλλει καθοριστικά στην κατανόηση αυτών των φαινομένων. Η προσέγγιση αυτή επιτρέπει τη διεύρυνση του εγκληματολογικού πεδίου πέρα από τα τυπικά όρια του ποινικού δικαίου και την εξέταση μορφών βλάβης που δεν αναγνωρίζονται πάντα ως εγκληματικές. Στην περίπτωση των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων, η βλάβη δεν προκύπτει μόνο από την τελική σύγκρουση ή εκτροχιασμό, αλλά από μια σειρά αποφάσεων και παραλείψεων που προηγούνται του γεγονότος.

Επιπλέον, η ανάλυση δείχνει ότι οι κίνδυνοι που οδηγούν στα δυστυχήματα είναι συχνά γνωστοί ή προβλέψιμοι. Η ύπαρξη προειδοποιήσεων, τεχνικών εκθέσεων ή ενδείξεων δυσλειτουργίας ενισχύει την άποψη ότι τα δυστυχήματα δεν είναι απλώς αποτέλεσμα τυχαιότητας. Όταν οι προειδοποιήσεις αυτές δεν λαμβάνονται υπόψη, η ευθύνη μετατοπίζεται σε επίπεδα εξουσίας που διαθέτουν τη δυνατότητα παρέμβασης.

Συνεπώς, τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα μπορούν να αναλυθούν ως εγκλήματα των ισχυρών όχι επειδή παραβιάζουν απαραίτητα ρητές ποινικές διατάξεις, αλλά επειδή ενσωματώνουν μορφές κοινωνικής βλάβης που συνδέονται με τη λειτουργία θεσμών και οργανισμών.

6.2 Κοινωνική τιμωρητικότητα και ποινική ατιμωρησία: μια αντιφατική σχέση

Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα ευρήματα της εργασίας είναι η συνύπαρξη κοινωνικής τιμωρητικότητας και ποινικής ατιμωρησίας στα σιδηροδρομικά δυστυχήματα. Από τη μία πλευρά, τα δυστυχήματα προκαλούν έντονη κοινωνική αντίδραση και δημιουργούν ισχυρή απαίτηση για τιμωρία. Από την άλλη πλευρά, η ποινική διαδικασία συχνά δεν οδηγεί σε αντίστοιχη απόδοση ευθυνών σε ανώτερα επίπεδα.

Η κοινωνική τιμωρητικότητα εκδηλώνεται κυρίως μέσα από τη δημόσια κατακραυγή, τις κινητοποιήσεις και την πίεση προς τους θεσμούς για την απόδοση ευθυνών. Τα μέσα

ενημέρωσης διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο σε αυτή τη διαδικασία, καθώς συμβάλλουν στη διαμόρφωση της δημόσιας εικόνας του δυστυχήματος και στην ανάδειξη συγκεκριμένων υπαιτίων. Ωστόσο, η ένταση της κοινωνικής αντίδρασης δεν μεταφράζεται πάντοτε σε αντίστοιχη ποινική αντιμετώπιση. Η ποινική ατιμωρησία δεν σημαίνει απαραίτητα ότι δεν επιβάλλονται καθόλου κυρώσεις, αλλά ότι αυτές δεν κατανέμονται ισότιμα. Όπως δείχνει η ανάλυση, οι κυρώσεις επικεντρώνονται συχνά σε άτομα χαμηλότερης ιεραρχικής θέσης, ενώ οι οργανωτικές ή πολιτικές ευθύνες παραμένουν λιγότερο ορατές.

Η αντίφαση αυτή μπορεί να ερμηνευθεί μέσα από τη θεωρία της «κουλτούρας ελέγχου» (Garland, 2001), σύμφωνα με την οποία τα σύγχρονα ποινικά συστήματα χαρακτηρίζονται από αυξημένη έμφαση στην τιμωρία, αλλά και από επιλεκτική εφαρμογή της. Στο πλαίσιο αυτό, η τιμωρητικότητα λειτουργεί ως συμβολικός μηχανισμός που ανταποκρίνεται στην κοινωνική απαίτηση για δικαιοσύνη, χωρίς όμως να οδηγεί απαραίτητα σε βαθύτερη θεσμική λογοδοσία.

Η ανάλυση των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων δείχνει ότι η κοινωνική τιμωρητικότητα μπορεί να λειτουργήσει και αποπροσανατολιστικά. Η εστίαση σε συγκεκριμένα πρόσωπα μπορεί να περιορίσει τη συζήτηση για τις δομικές αιτίες και να αποδυναμώσει την πίεση για θεσμικές αλλαγές. Με αυτόν τον τρόπο, η τιμωρητικότητα δεν οδηγεί απαραίτητα σε ουσιαστική λογοδοσία, αλλά μπορεί να συμβάλλει στη διατήρηση του υπάρχοντος συστήματος.

6.3 Τελική ερμηνεία και συμβολή της έρευνας

Η βασική συμβολή της εργασίας είναι η ανάδειξη της σχέσης μεταξύ κοινωνικής τιμωρητικότητας και ποινικής ατιμωρησίας. Η συνύπαρξη αυτών των φαινομένων δείχνει ότι το ποινικό σύστημα δεν λειτουργεί με ουδέτερο τρόπο, αλλά επηρεάζεται από κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες.

Τέλος, η εργασία υπογραμμίζει την ανάγκη για διεύρυνση του εγκληματολογικού πεδίου, ώστε να περιλαμβάνει μορφές βλάβης που συνδέονται με θεσμούς και οργανισμούς. Η προσέγγιση αυτή είναι απαραίτητη για την κατανόηση των σύγχρονων μορφών εγκληματικότητας και για την ανάπτυξη πιο αποτελεσματικών μηχανισμών λογοδοσίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

7.1 Συμπεράσματα

Η παρούσα εργασία επιχείρησε να διερευνήσει τη σχέση μεταξύ κοινωνικής τιμωρητικότητας, ποινικής ατιμωρησίας και εγκλημάτων των ισχυρών μέσα από τη μελέτη σιδηροδρομικών δυστυχημάτων που σημειώθηκαν σε διαφορετικά κοινωνικά, πολιτικά και θεσμικά περιβάλλοντα. Κεντρικός στόχος υπήρξε η εξέταση του κατά πόσο τα συγκεκριμένα δυστυχήματα μπορούν να ερμηνευθούν ως εγκλήματα των ισχυρών και με ποιον τρόπο εκδηλώνονται σε αυτά οι μηχανισμοί κοινωνικής αντίδρασης και ποινικής λογοδοσίας.

Η ανάλυση του θεωρητικού πλαισίου κατέδειξε ότι η εγκληματικότητα δεν αποτελεί μια ουδέτερη και αντικειμενική κατηγορία, αλλά κοινωνική και πολιτική κατασκευή. Η κριτική εγκληματολογία ανέδειξε ότι το ποινικό δίκαιο δεν εφαρμόζεται πάντοτε με τρόπο ισότιμο και ουδέτερο, αλλά επηρεάζεται από σχέσεις εξουσίας, κοινωνικές ανισότητες και θεσμικές δομές. Η διαπίστωση αυτή αποκτά ιδιαίτερη σημασία στην περίπτωση των εγκλημάτων των ισχυρών, όπου η κοινωνική βλάβη είναι συχνά εκτεταμένη, αλλά η ποινική αντίδραση περιορισμένη ή καθυστερημένη.

Η θεωρητική ανάλυση της κοινωνικής τιμωρητικότητας ανέδειξε ότι οι σύγχρονες κοινωνίες εμφανίζουν αυξημένη απαίτηση για ασφάλεια, κοινωνικό έλεγχο και τιμωρία. Ωστόσο, η αυξημένη αυτή τιμωρητικότητα δεν κατανέμεται ομοιόμορφα σε όλες τις μορφές εγκληματικότητας. Αντίθετα, η ένταση της ποινικής αντίδρασης φαίνεται να διαφοροποιείται ανάλογα με τη θέση των δραστών στην κοινωνική και οικονομική ιεραρχία. Η παρατήρηση αυτή συνδέεται άμεσα με το φαινόμενο της ποινικής ατιμωρησίας, το οποίο αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό πολλών εγκλημάτων που συνδέονται με οργανισμούς, επιχειρήσεις και κρατικούς φορείς.

Η μελέτη των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων επιβεβαίωσε ότι η παραδοσιακή ερμηνεία του «ανθρώπινου λάθους» είναι ανεπαρκής για την κατανόηση σύνθετων καταστροφών μεγάλης κλίμακας. Και στις πέντε περιπτώσεις που εξετάστηκαν, το άμεσο λάθος αποτέλεσε μόνο το τελικό στάδιο μιας αλυσίδας οργανωτικών, θεσμικών και διοικητικών αποτυχιών. Η ύπαρξη ελλειπών μηχανισμών ασφαλείας, η καθυστέρηση εφαρμογής τεχνολογικών συστημάτων προστασίας, η ανεπαρκής εποπτεία και η υποτίμηση προειδοποιητικών ενδείξεων αναδείχθηκαν ως επαναλαμβανόμενα χαρακτηριστικά.

Η συγκριτική ανάλυση ανέδειξε σημαντικές ομοιότητες μεταξύ των εξεταζόμενων περιπτώσεων. Παρά τις διαφορές μεταξύ των εθνικών συστημάτων, κοινό στοιχείο αποτέλεσε η ύπαρξη οργανωτικών συνθηκών που ευνόησαν τη δημιουργία κινδύνου πριν

από την εκδήλωση του δυστυχήματος. Σε όλες τις περιπτώσεις υπήρχαν ενδείξεις προβλημάτων ασφάλειας, οι οποίες είτε αγνοήθηκαν είτε δεν αντιμετωπίστηκαν αποτελεσματικά. Η παρατήρηση αυτή ενισχύει την άποψη ότι τα συγκεκριμένα γεγονότα δεν μπορούν να θεωρηθούν πλήρως απρόβλεπτα ή τυχαία. Ιδιαίτερη σημασία αποκτά η έννοια της προβλεψιμότητας. Η έρευνα έδειξε ότι σε αρκετές περιπτώσεις υπήρχαν προγενέστερες προειδοποιήσεις, τεχνικές εκθέσεις ή καταγεγραμμένες ανησυχίες εργαζομένων σχετικά με ζητήματα ασφαλείας. Η ύπαρξη αυτών των προειδοποιήσεων μεταβάλλει ουσιαστικά το πλαίσιο ανάλυσης, καθώς καθιστά δυσκολότερη την ερμηνεία των δυστυχημάτων ως απλών ατυχημάτων και ενισχύει την ανάγκη διερεύνησης οργανωτικών και θεσμικών μορφών ευθύνης.

Η εφαρμογή της θεωρίας των εγκλημάτων των ισχυρών στην ανάλυση των σιδηροδρομικών δυστυχημάτων αποδείχθηκε ιδιαίτερα χρήσιμη. Η θεωρητική αυτή προσέγγιση επέτρεψε τη μετατόπιση της έμφασης από τις ατομικές συμπεριφορές προς τις δομές εξουσίας που παράγουν ή επιτρέπουν τη βλάβη. Η κοινωνική βλάβη που προκαλείται από οργανωτικές παραλείψεις, θεσμικές αδυναμίες και πολιτικές αποφάσεις μπορεί να έχει συνέπειες εξίσου σοβαρές ή και σοβαρότερες από εκείνες πολλών συμβατικών εγκλημάτων. Παράλληλα, η έρευνα ανέδειξε τη δυσκολία του ποινικού συστήματος να αποδώσει ευθύνες σε σύνθετες οργανωτικές δομές. Η αναζήτηση ευθυνών περιορίστηκε συχνά σε πρόσωπα που βρίσκονταν χαμηλότερα στην ιεραρχία, ενώ οι ευρύτερες οργανωτικές και πολιτικές ευθύνες παρέμειναν δυσκολότερο να αποδοθούν. Το φαινόμενο αυτό επιβεβαιώνει τη σχετική βιβλιογραφία περί επιλεκτικής λειτουργίας της ποινικής δικαιοσύνης και αναδεικνύει τα όρια των παραδοσιακών μηχανισμών ποινικής λογοδοσίας.

Ένα ακόμη σημαντικό εύρημα αφορά τη σχέση μεταξύ κοινωνικής τιμωρητικότητας και ποινικής ατιμωρησίας. Η ανάλυση έδειξε ότι οι δύο έννοιες δεν λειτουργούν αντιθετικά αλλά συχνά συνυπάρχουν. Ενώ οι κοινωνίες εκφράζουν έντονη απαίτηση για δικαιοσύνη και τιμωρία μετά από μεγάλα δυστυχήματα, οι θεσμικοί μηχανισμοί εμφανίζονται λιγότερο αποτελεσματικοί στην αντιμετώπιση μορφών εγκληματικότητας που συνδέονται με οργανωτική ή πολιτική εξουσία. Η αντίφαση αυτή δημιουργεί ένα αίσθημα απογοήτευσης και δυσπιστίας απέναντι στους θεσμούς. Ιδιαίτερα στην περίπτωση των Τεμπών, η κοινωνική αντίδραση υπήρξε εξαιρετικά έντονη και ανέδειξε με σαφήνεια το χάσμα μεταξύ κοινωνικών προσδοκιών και θεσμικής απόκρισης. Το αίτημα για απόδοση δικαιοσύνης ξεπέρασε τα όρια της ποινικής διερεύνησης και μετατράπηκε σε ευρύτερο αίτημα θεσμικής λογοδοσίας. Παρόμοια φαινόμενα, αν και με διαφορετική ένταση, εντοπίστηκαν και στις υπόλοιπες περιπτώσεις που εξετάστηκαν.

Συνολικά, τα ευρήματα της παρούσας έρευνας υποστηρίζουν ότι τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα αποτελούν ένα ιδιαίτερα κατάλληλο πεδίο για τη μελέτη των εγκλημάτων των ισχυρών. Η σύνδεσή τους με οργανωτικές αποφάσεις, πολιτικές επιλογές και θεσμικές αδυναμίες επιτρέπει την ανάδειξη μορφών κοινωνικής βλάβης που συχνά παραμένουν εκτός της παραδοσιακής εγκληματολογικής ανάλυσης. Παράλληλα, αναδεικνύουν την ανάγκη διεύρυνσης της έννοιας της εγκληματικότητας ώστε να συμπεριλαμβάνει όχι μόνο τις πράξεις που έχουν ήδη ποινικοποιηθεί αλλά και τις μορφές βλάβης που παράγονται από την άσκηση εξουσίας.

7.2 Προτάσεις

Με βάση τα ευρήματα της έρευνας, προκύπτουν ορισμένες σημαντικές προτάσεις τόσο για τη βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών συστημάτων όσο και για την ενίσχυση της θεσμικής λογοδοσίας.

Αρχικά, απαιτείται η ενίσχυση των μηχανισμών πρόληψης και έγκαιρης ανίχνευσης κινδύνων. Η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι τα περισσότερα μεγάλα δυστυχήματα προηγούνται από μικρότερες προειδοποιητικές ενδείξεις. Η δημιουργία αποτελεσματικών μηχανισμών καταγραφής, αξιολόγησης και αντιμετώπισης αυτών των ενδείξεων μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στην αποτροπή μελλοντικών καταστροφών. Έπειτα, είναι αναγκαία η ενίσχυση της κουλτούρας ασφάλειας στους οργανισμούς που διαχειρίζονται κρίσιμες υποδομές. Η ασφάλεια δεν πρέπει να αντιμετωπίζεται ως δευτερεύον ζήτημα σε σχέση με την αποδοτικότητα ή το οικονομικό κόστος. Αντίθετα, πρέπει να αποτελεί κεντρική οργανωτική αξία που διαπερνά όλα τα επίπεδα διοίκησης και λειτουργίας. Στην συνέχεια απαιτείται η ενίσχυση της ανεξαρτησίας των φορέων διερεύνησης δυστυχημάτων. Η αποτελεσματική διερεύνηση προϋποθέτει θεσμική αυτονομία, επαρκείς πόρους και πρόσβαση σε όλα τα απαραίτητα στοιχεία. Η ανεξαρτησία αυτή είναι απαραίτητη τόσο για τη διασφάλιση της αξιοπιστίας των πορισμάτων όσο και για την ενίσχυση της κοινωνικής εμπιστοσύνης. Ακόμη, κρίνεται αναγκαία η αναθεώρηση των μηχανισμών απόδοσης ποινικής ευθύνης σε περιπτώσεις οργανωτικής βλάβης. Τα παραδοσιακά ποινικά μοντέλα έχουν σχεδιαστεί κυρίως για την αντιμετώπιση ατομικών μορφών εγκληματικότητας και συχνά δυσκολεύονται να ανταποκριθούν σε περιπτώσεις σύνθετης οργανωτικής ευθύνης. Η ανάπτυξη πιο αποτελεσματικών πλαισίων λογοδοσίας θα μπορούσε να συμβάλει στην αντιμετώπιση της ατιμωρησίας.

Συνεχίζοντας, απαιτείται μεγαλύτερη διαφάνεια στη λειτουργία των οργανισμών που διαχειρίζονται κρίσιμες υποδομές. Η δημόσια πρόσβαση σε πληροφορίες που αφορούν ζητήματα ασφάλειας, ελέγχων και αξιολόγησης κινδύνου μπορεί να ενισχύσει την κοινωνική

λογοδοσία και να λειτουργήσει προληπτικά απέναντι σε πρακτικές συγκάλυψης ή υποβάθμισης προβλημάτων. Είναι σημαντικό ακόμη να αναφέρουμε την πολύτιμη ενίσχυση της συμμετοχής των εργαζομένων στη διαχείριση της ασφάλειας. Οι εργαζόμενοι αποτελούν συχνά τους πρώτους αποδέκτες πληροφοριών σχετικά με δυσλειτουργίες και κινδύνους. Η δημιουργία ασφαλών μηχανισμών αναφοράς προβλημάτων χωρίς φόβο κυρώσεων μπορεί να συμβάλλει ουσιαστικά στη βελτίωση της πρόληψης. Τέλος, σε επίπεδο εγκληματολογικής θεωρίας, προτείνεται η περαιτέρω ανάπτυξη ερευνητικών προσεγγίσεων που συνδέουν την έννοια της κοινωνικής βλάβης με τα εγκλήματα των ισχυρών. Η διεύρυνση του αντικειμένου της εγκληματολογίας πέρα από τα στενά όρια του ποινικού δικαίου μπορεί να συμβάλει στην πληρέστερη κατανόηση σύγχρονων μορφών βλάβης και ατιμωρησίας.

Η παρούσα εργασία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα σιδηροδρομικά δυστυχήματα δεν αποτελούν απλώς τεχνικά ή διοικητικά προβλήματα. Αποτελούν κοινωνικά γεγονότα που αποκαλύπτουν τον τρόπο με τον οποίο οργανώνεται η εξουσία, κατανέμεται η ευθύνη και λειτουργεί η δικαιοσύνη στις σύγχρονες κοινωνίες. Η κατανόηση αυτών των φαινομένων είναι απαραίτητη όχι μόνο για την πρόληψη μελλοντικών καταστροφών αλλά και για την ενίσχυση της δημοκρατικής λογοδοσίας, της κοινωνικής δικαιοσύνης και της εμπιστοσύνης των πολιτών στους θεσμούς.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιδάλη, Σ. (2017). *Εισαγωγή στην εγκληματολογία*. Νομική Βιβλιοθήκη.

Βιδάλη, Σ. (2022). *Σύγχρονες προσεγγίσεις στην εγκληματολογία*. Νομική Βιβλιοθήκη.

Βιδάλη, Σ., Κουλούρης, Ν. Κ., & Παπαχαλαράμπους, Χ. (Επιμ.). (2019). *Εγκλήματα των ισχυρών: Διαφθορά, οικονομικό και οργανωμένο έγκλημα*. Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

Γασπαρινάτου, Μ., & Σταμούλη, Ε. (Επιμ.). (2024). *Εγκλήματα των ισχυρών: Θεωρία και πραγματικότητα*. Τόπος.

ΕΟΔΑΣΑΑΜ. (2025). Πόρισμα διερεύνησης του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών. Αθήνα: Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2023). Commission Staff Working Document: Greece 2023 Report. Brussels: European Commission.

Παπαχαλαράμπους, Χ. (2019). Δικαιώματα των μερών και ιδεολογικές τους χρήσεις. Στο Σ. Βιδάλη, Ν. Κ. Κουλούρης, & Χ. Παπαχαλαράμπους (Επιμ.), *Εγκλήματα των ισχυρών: Διαφθορά, οικονομικό και οργανωμένο έγκλημα* (σσ. 81–86). Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

Χουλιάρης, Α. (2012). Η λειτουργία του Ποινικού Δικαίου υπό την έποψη της συγκρουσιακής θεωρίας για το έγκλημα («conflict criminology»). Στο Ι. Στράγγας, Α. Χάνος, Χ. Παπαχαλαράμπους, & Χ. Τσούκα (Επιμ.), *Αγαθό, Συμφέρον και Δίκαιο* (σσ. 849–852). Σάκκουλα – Nomos – L'Harmattan.

Χουλιάρης, Α. (2021). Το φαινόμενο της «ατιμωρησίας»: Εννοιολόγηση, αίτια και σύγχρονες εκδηλώσεις του στην Ελλάδα. *The Art of Crime*, 11, 54–98.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Baratta, A. (1982). *Criminologia critica e critica del diritto penale*. Il Mulino.

Beccaria, C. (1986). *On crimes and punishments* (D. Young, Trans.). Hackett Publishing. (Original work published 1764)

Becker, H. S. (1963). *Outsiders: Studies in the sociology of deviance*. Free Press.

Bentham, J. (1907). *An introduction to the principles of morals and legislation*. Clarendon Press. (Original work published 1789)

Braithwaite, J. (1984). *Corporate crime in the pharmaceutical industry*. Routledge & Kegan Paul.

Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101.

Bryman, A. (2016). *Social research methods* (5th ed.). Oxford University Press.

Chambliss, W. J. (1989). State-organized crime. *Criminology*, 27(2), 183–208.

Cohen, S. (1972). *Folk devils and moral panics*. MacGibbon and Kee.

Cohen, S. (2001). *States of denial: Knowing about atrocities and suffering*. Polity Press.

Creswell, J. W. (2013). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches* (3rd ed.). Sage.

Denzin, N. K. (1978). *The research act: A theoretical introduction to sociological methods* (2nd ed.). McGraw-Hill.

Durkheim, E. (1984). *The division of labour in society* (W. D. Halls, Trans.). Macmillan. (Original work published 1893)

Foucault, M. (1995). *Discipline and punish: The birth of the prison* (A. Sheridan, Trans.). Vintage Books. (Original work published 1975)

Friedrichs, D. O. (2010). *Trusted criminals: White collar crime in contemporary society* (4th ed.). Wadsworth.

Garland, D. (1990). *Punishment and modern society: A study in social theory*. Oxford University Press.

Garland, D. (2001). *The culture of control: Crime and social order in contemporary society*. Oxford University Press.

Hopkins, A. (2008). *Failure to Learn: The BP Texas City Refinery Disaster*. Sydney: CCH Australia.

Hillyard, P., & Tombs, S. (2004). *Beyond criminology: Taking harm seriously*. Pluto Press.

Kingston, J. (2012). *Contemporary Japan: History, politics, and social change since the 1980s* (2nd ed.). Wiley-Blackwell.

- Kramer, R. C., & Michalowski, R. J. (2006). The Origins and Structure of the Concept of State-Corporate Crime. *Crime & Delinquency*, 52(1), 18–38.
- Leveson, N. G. (2012). *Engineering a safer world: Systems thinking applied to safety*. MIT Press.
- Merton, R. K. (1938). Social structure and anomie. *American Sociological Review*, 3(5), 672–682.
- Michalowski, R. J., & Kramer, R. C. (Eds.). (2006). *State-corporate crime: Wrongdoing at the intersection of business and government*. Rutgers University Press.
- Patton, M. Q. (2002). *Qualitative research and evaluation methods* (3rd ed.). Sage.
- Pearce, F. (1976). *Crimes of the powerful: Marxism, crime and deviance*. Pluto Press.
- Perrow, C. (1999). *Normal accidents: Living with high-risk technologies* (2nd ed.). Princeton University Press.
- Quinney, R. (1970). *The social reality of crime*. Little, Brown and Company.
- Reason, J. (1997). *Managing the risks of organizational accidents*. Ashgate.
- Reiman, J., & Leighton, P. (2017). *The rich get richer and the poor get prison: Ideology, class, and criminal justice* (11th ed.). Routledge.
- Snider, L. (1993). *Bad business: Corporate crime in Canada*. Nelson Canada.
- Sutherland, E. H. (1983). *White collar crime: The uncut version*. Yale University Press. (Original work published 1949)
- Sutherland, E. H., & Cressey, D. R. (1996). *Criminology* (10th ed.). Lippincott.
- Taylor, I., Walton, P., & Young, J. (1973). *The new criminology: For a social theory of deviance*. Routledge & Kegan Paul.
- Tombs, S., & Whyte, D. (2015). *The corporate criminal: Why corporations must be abolished*. Routledge.
- Vaughan, D. (1996). *The Challenger launch decision: Risky technology, culture, and deviance at NASA*. University of Chicago Press.

Whyte, D. (2009). Crimes of the powerful and the restructuring of the state: A critical perspective. *Critical Criminology*, 17(3), 177–190.

ΕΚΘΕΣΕΙΣ – ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ – ΘΕΣΜΙΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. (2019). *Relazione finale: Svio treno 10452, linea Milano–Brescia, 25 gennaio 2018*. ANSF.

Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios. (2014). *Informe final sobre el accidente ferroviario ocurrido el 24 de julio de 2013 en Santiago de Compostela*. Ministerio de Fomento.

European Railway Agency. (2016). *Advice ERA/ADV/2015-6: The accident of the Alvia train 04155 at Santiago de Compostela on 24 July 2013*. European Railway Agency.

European Union Agency for Railways. (2023). *Railway safety performance in the European Union*. Publications Office of the European Union.

Health and Safety Executive. (2003). *Train derailment at Potters Bar, 10 May 2002: A progress report by the HSE Investigation Board*. Health and Safety Executive.

Japan Transport Safety Board. (2007). *Railway accident investigation report: Train derailment accident on the Fukuchiyama Line of West Japan Railway Company*. Japan Transport Safety Board.